علم اجتماع الأمنى

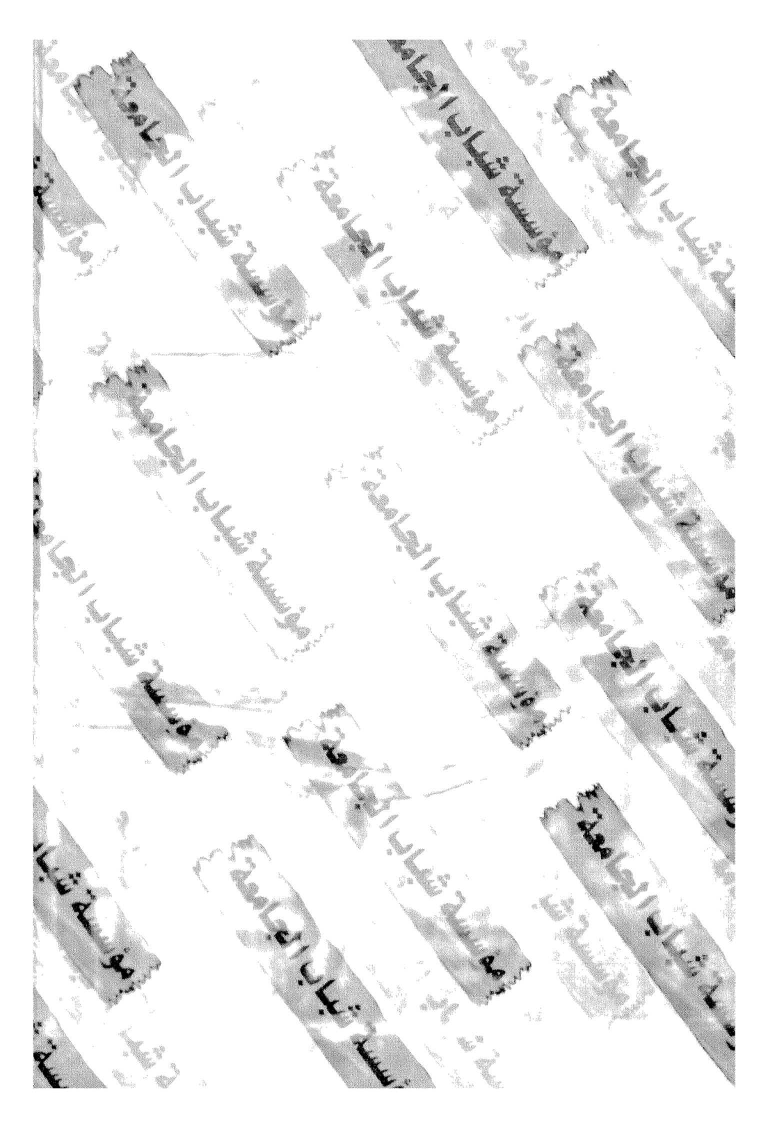
مفاوضات الأمن الاقتصادى البحرى

دكتور

أشرف سليمان غبريال



مؤسسة شباب الجامعة
40 ش د / مصطفى مشرفة
تليفاكس :4839496 الإسكندرية
Email:shabab_elgamaa@yahoo.com


مؤسسة شباب الجامعة

علم اجتماع الأمنى

مفاوضات الأمن الاقتصادى البحرى

دكتور

أشرف سليمان غبريال

٢٠١٠

الناشر

مؤسسة شباب الجامعة

٤٠ ش د./مصطفى مشرفه

اسكندرية تليفاكس : ٤٨٣٩٤٩٦

Email:Shabab_Elgamaa@yahoo.Com

بسم الله القوى

التعريف بالمؤلف

الدكتور / اشرف سليمان غبريال

- حاصل على ماجستير علم الاجتماع العسكري.
- حاصل على ماجستير عمليات الأسطول .
- حاصل على دكتوراه الأمن الأقتصادي .
- وهو خبير في الدراسات الاستراتيجية والبحرية.
- وهو خبير معاينات الأزمات والكوارث البحرية .
- ويدرس في المعاهد والكليات المتخصصة.
- وهو من الخبراء العرب في مجال تخصصه.
- و هو كاتب وعضو في المنظمة العالمية للكتاب الأفريقيين والآسيويين.
- وله العديد من البحوث والدراسات المنشورة في المراكز الاستراتيجية.
- وله العديد من المقالات المنشورة في الصحف القومية لمناقشة القضايا الاستراتيجية المعاصرة .
- وشارك في العديد من البرامج الإعلامية لمناقشة القضايا الاستراتيجية المعاصرة .
- وشارك في العديد من المؤتمرات العالمية والعربية .

وهذا الكتاب هو رسالة دكتوراه قد حصل عليها المؤلف بتقدير امتياز

قائمة الاختصارات

AIS	Automatic Identification Systems
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CAMP	Chambre Arbitrale Maritime de Paris
COLREG	Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea1972
CSO	Company Security Officer
DEMS	Defensively Equipped Merchant Ships
IACS	The International Association of Classification Societies
IAMU	International Association of Maritime Universities
IMCO	International Maritime Consultative Organization
ILLC	International Convention on Load Lines 1966
ILO	International Labour Organization
IMB	The International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
ISPS Code	International Code for the Security of Port and Ship
ISM Code	International Safety Management
LAS	League of Arab States
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships1973

MEPC	Maritime Environment Preservation Committee
MSC	Maritime Security Council & OR Maritime Safety Committee
OIAM	Organisation International d'Arbitrage Maritime
OPRC	Oil Preparedness, Response and Cooperation
PFSO	Port Facility Security Officer
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea 1974
SSO	Ship Security officer
STCW	International Convention On Standards Of Training Certification ,and Watchkeeping for Seafarers1995
UN	United Nations
UNCLS	United Nations Convention on the law of the sea 1982
VTS	Vessel Traffic System
WTO	The World Trade Organization

الفهـــــــــــرس

موضـــــــــوع	صفحــة

موضـــــــــــوع	صفحـة

موضـــــــــوع	صفحـــة

قائمة الاشكال :

موضـــــــــــوع	صفحـــة

موضـــــــــــوع	صفحـــة

قائمة الملاحق :

مقدمـــــة

المفاوضـــات علـم يـتمازج به مجالات متعددة ذات الأبعاد الاجتماعية والـسياسية والاقتصادية والعلاقات الدولية والقانونية وغيرهم من الأبعاد المتخصـصة ، حـيث تتصل المفاوضات بقضايا الانسان الحيوية والتي تهدف إلى إيجاد حلول لمشكله ما أو من اجل التوصل إلى اتفاق لان من الطبيعـي أن تتعارض مصالح الأفراد ومن الضروري السعي إلى تحويل هـذا التعارض إلى تفاهم على المصالح المشتركة التي يتحقق من خلالها موضـوع ما ؛ وسوف تركز هذه الدراسة على المجال البحري وترابطه بأبعاد متعددة .

موضوع الدراســة :ـ

نبعت فكرة الدراسة حينما أشار **السفير المصري الدكتور محمد بدر الدين زايـد فـي عام ٢٠٠٣ بقوله :** (أن علم المفاوضات الدولية يعتبر اعقد المجـالات المرتبطة بالتفاعلات الدولية ، والتي سوف يتم الإقبال الشديد علـيها فـي المـستقبل وذلك باعتبار أن المفاوضات تمثل ميداناً شديد الخـصوبة لأنهـا تـرتبط بـين العلم والممارسة مما يترتب علية عبء ومسئولية على العلماء والباحثين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية جديدة من اجل تطوير تلك الدراسات المستقبلية المرتبطة بموضوع المفاوضات ، بـل يـصبح المجتمع الدولي في حاجة دائمة إلى الأداة التفاوضية نظر للكم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولية مثل المؤسسات والمـنظمات الدولية والشركات العالمية متعددة الجنسيات ؛ ونظرا للعدد الـضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي ، وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من تعقد وتنوع فني كبير في مجالات متعددة منها المجالات الجمركية وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع

الـساسة والدبلوماسـيون التـصدى لها بمفردهم أو في القضايا البحرية والبيئـية بتعقـيداتها العلمـية والفنية وبالإضافة إلى ذلك كافة المجالات الاقتصادية المتخصصة مثل : المجالات التجارية والصناعية والخدمية بوجه عام) .

وقـبل السعي نحو تناول أهمية هذه الدراسة يجب الإشارة أولا إلى نماذج مـن الدراسـات العلمـية السابقة التي ركزت على موضوع المفاوضات والـتفاوض وذلك استنادا إلى أن الأهمية العلمية لأي دراسة تقاس بما تتـناوله من موضوعات جديدة لم يتطرق إليها البحث العلمي من قبل ، والموضـوع الـذي تتناوله هذه الدراسة وهو دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري لم يحظ باهتمام الدراسات الاستراتيجية العربية المتخصـصة فـي المجال الأمني المرتبط بالنقل البحري ، وهناك نماذج مـتعددة مـن الدراسات السابقة اعتبرت النواة الأولى للاهتمام بموضوع المفاوضـات ، وسـوف تقتـصر الدراسـة بتناول ثلاث نماذج من هذه الدراسات كل دراسة في مجال تخصصها وذلك على النحو التالي :

الدراسـة التـي قام بها **الدكتور ثابت عبد الرحمن إدريس** وصدرت عن كلـية الـتجارة جامعة المنوفية عام ٢٠٠٠ وكان موضوعها " **التفاوض مهـارات واسـتراتيجيات** " وتعتبر الدراسة من الدراسات الوصفية التي قـصدت أربـع أهداف وهي تناول أنواع التفاوض ومفاهيمهم الأساسية والأبعـاد الديناميكـية للـتفاوض من خلال التفاوض التنافسي والتعاوني وأساليب التأثير في الآخرين أثناء العملية التفاوضية ، وإدارة التفاوض من خلال الإعداد والتخطيط وتناول الاستراتيجيات والتكتيكات وإظهار أنماط شخصية المفاوضين والتنمية الذاتية للمفاوض الفعال .

والدراسـة التـي قام بها **الدكتور محمد بدر الدين زايد** وصدرت ضمن الدراسـات الدبلوماسـية لـدار الشروق الدولية للنشر عام ٢٠٠٣ وكان

موضــوعها " **المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة** " وتعتبر الدراسة مـن الدراسات الوصفية ذات البعد الاستقصائي وكان هناك ثلاث أهداف أساسـية للدراسـة هي التعريف بالمفاوض الدولي وتناول الوسائل التي يمكـن من خلالها إعداد ملف المفاوضات ومحددات السلوك التفاوضي ، وإظهـار مدى تأثير البيئة الداخلية للمجتمعات على العمليات التفاوضية ، وقد استرشدت الدراسة بنماذج لعمليات المفاوضات الدولية .

والدراسـة التي قام بها **الدكتور فاروق السيد عثمان** وصدرت عن كلية التـربية النوعية جامعة المنوفية عام ٢٠٠٤ وكان موضوعها " **التفاوض وإدارة الأزمـات** " وتعتبر من الدراسات التقويمية التي ركزت على أربع أهـداف وهـي إظهـار سيكولوجية التفاوض من خلال تنمية المهارات السلوكية في العملية التفاوضية ، وتناول الجوانب الدافعية والوجدانية في عملـية الـتفاوض ، وإظهـار دور القيادة في العملية التفاوضية ، ودور سيكولوجية إدارة الأزمات والاتصال في الموقف التفاوضي .

مشكلة الدراسة :

تركز مشكلة الدراسة : على العمليات التفاوضية التي تعتبر حتى الوقت الـراهن تـتم بأسـلوب غير مؤسس على هيكلية مرتبة ، وإنما تتم تلك **العملـيات من خلال ما أشار إلية ميثاق الأمم المتحدة في الفصل السادس** المـادة (٣٣) الفقـرة (١) **بالاعـتماد علـى مجموعة تصنيفات هي : المفاوضـة ، والتحقـيق والوسـاطة ، والتوفيق ، والتحكيم ، والتسوية القضائية .**

وبالإضـافة إلـى ذلك : أن هناك خلط في استخدام مفهوم الأمن البحري المـرتبط بالنقل البحري ، لان مفهوم الأمن البحري يعتبر مفهوم شمولي للمجتمع البحري بوجه عام .

أهمية وأهداف الدراســة :

تظهــر أهمية الدراسة باعتبارها من الدراسات الاستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعــية والأمنــية من خلال المنظور الاقتصادي البحري وبالتالي ترجع أهميتها **الاستراتيجية المستقبلية** إلى ما يلي :

محاولة وضع ترتيب علمي لهيكلية يطلق عليها (**هيكلية مفهوم التفاوض العــام**) ، وســوف تعتبر (**المفاوضات _ المفاوضة**) بمثابة إطار نظري للغــة الحــوار التفاوضـــي . أما أركان الهيكلية سوف تعتمد على خمسة أركان أساسية هي:

١- الوساطة ٢- التحكيم ٣- الوسيط ٤- التوفيق ٥- التحقيق

وســوف تعتبــر **التــسوية القضائية** كأداة مساعدة لتلك الأركان الخمسة وليست ركن متخصص من التفاوض.

وتظهــر **أهمــية الدراسة** أيضا في محاولة توضيح أن المجتمع البحري يــرتبط بمفهوم شمولي يطلق علية مفهوم الأمن البحري كمفهوم عام ولا يجوز احتكاره في مجال النقل البحري لان ذلك المفهوم يضم كل من :

مفهوم الأمن العسكري البحري وهو مرتبط بالقوات البحرية.

ومفهوم الأمن الاقتصادي البحري الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري ، و ضرورة استمرار عملية إعادة تعريف مفهوم الأمن البحري من جانب لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

وتظهــر **أهمــية الدراســة** أيضا في دور المفاوضات وارتباطها بالأمن الاقتــصادي البحــري ، لان المفاوضات تعتبر بمثابة حرفة فكرية يطلق عليها لغة الحوار ، والتي من خلالها يستخدمها الإنسان لمواجهة تحديات الحياة على مر العصور ، ومما لاشك فيه أن هناك تفاوتاً من عصر إلى عصر ومن مجتمع لأخر في احتراف حرفة المفاوضات .

فإذا تتبعنا منحنيات ازدهار الحضارات وانهيارها يتبين لنا الارتباط الوثيق بين عوامل الازدهار بكل مظاهرة ومجالاته وعوامل الانهيار من جهة ، والحرص على الاعتماد على المفاوضات التي تؤدى إلى نتائج إيجابية ومثمرة . لان استثمارها يعنى الرشد والصواب بينما تجاهلها يعنى الخلط والاضطراب .

وسوف تركز أهداف الدراسة على موضوع المفاوضات باعتبارها الهدف الأساسي للدراسة ودورها على مجال الأمن الاقتصادي البحري على مختلف المستويات العالمية وذلك من خلال مجموعة من الأهداف هي :

١- تهدف الدراسة في أحد أبعادها إلى كشف الغموض واللبس في استخدام المفاهيم الخاصة بكل من : الأمن البحري بشكل عام والأمن الاقتصادي البحري .

٢-تهدف الدراسة إلى إبراز مفهوم المفاوضات بشكل عام باعتبارها من المفاهيم الاستراتيجية وتأخذ أشكال متنوعة وفق أهدافها التطبيقية علمياً سواء كانت اقتصادية أو سياسية بمختلف أنواعها.

٣- وتهدف الدراسة أيضا للكشف عن المهارات الخاصة بالعمليات التفاوضية والتي تخدم مجالات متعددة بشكل عام ثم بشكل خاص ما يتعلق منها بالمهارات الخاصة بالأمن الاقتصادي البحري .

٤-وتهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على مدى فاعلية ما هو معمول به في مجال النقل البحري بشكل خاص من معاهدات واتفاقيات دولية تتعلق بتحقيق أهداف الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك اعتمادا على تحليل المضمون الوثائقي .

٥-واخيرا تهدف الدراسة إلى تقديم تصورات نظرية يمكن أن يعتمد عليها بقدر الإمكان في اتجاه تطوير أسلوب المفاوضات والممارسات المهنية المختلفة والتي يمكن أن تخدم تحقيق الأمن في المجال الاقتصادي البحري .

تساؤلات الدراسة :

على الرغم أن أهمية الدراسة ركزت على سؤال رئيسي وهو: **ما الدور الذي تقوم به المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ؟**

إلا أن أهداف الدراسة قد قادتنا إلى عدة تساؤلات كانت بمثابة هدفاً استراتيجياً لإنجاز هذه الدراسة ويمكن أن نعرض هذه التساؤلات فيما يلي :-

_ ما هو الواقع العملي والإطار المستقبلي لمفهوم الأمن البحري ؟

_ كيف يمكن اعتبار المفاوضات كلغة للحوار التفاوضي ؟

_ ما هي الأركان الأساسية والمساعدة للتفاوض العام ؟

_ ما هي الوسائل التي تساعد على تنمية المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية ؟

_ ما هي أنواع ونماذج المفاوضات المهنية المعتمد عليها حالياً في الأمن الاقتصادي البحري ؟

الإجراءات المنهجية :

تبعاً للأهمية والأهداف لتناول موضوع الدراسة والذي تم عرضة سابقا وبعد تحديد أهدافها يمكن القول أن الدراسة تنتمي إلى مجال الدراسات الاستراتيجية ، وسوف تعتمد في تحقيق أهدافها في إطارها النظري على كل من علم الاجتماع بافرعة المعاصرة ، ودراسات العلاقات الدولية ، والعلوم السياسية والاقتصادية وبرامج الدراسات الخاصة بالسلامة

والأمن في مجال النقل البحري ، وبالتالي فالدراسة تنتمي إلى الدراسات الوصفية التحليلية ذات البعد الوثائقي ، ويستوجب على الباحث أن يعتمد على الإجراءات والوسائل البحثية الّتي تتواءم في الاستخدام مع مجالها ونوعها وذلك لتحقيق أهدافها السابقة .

وسوف تعتمد الدراسة على **أسلوب المناهج المتكاملة** ويعتبر المنهج الرئيسي هو المنهج الوصفي التحليلي وهو المنهج الذي سوف تتناول الدراسة من خلاله الأدوار التي حققتها المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال عمليات التحليل ذات البعد الأمني المرتبط بالوصف والنقد والمقارنة إضافة إلى ذلك الاعتماد على عمليات التنبؤ المرتبطة بالمستقبل عن طريق **اتجاه المستقبليات Futurology** في كل محاولات التنبؤ الاستراتيجي الذي يرتبط بالإطارات والمنظومات التصورية وسيناريوهات المستقبل ، وأيضا اعتمدت الدراسة على أسلوب الإضافات الفكرية من الإشراف العلمي في متن الدراسة من اجل الاستفادة من خبراتهم المتخصصة وبالإضافة على ذلك الاعتماد على الإعداد التأهيلي للباحث في حضور برامج ودورات تأهيلية ومؤتمرات كانت بمثابة إجراءات منهجية مساعدة وكان لها دور حيوي في الدراسة .

أما الجانب الميداني في الدراسة :

وهو الذي تمثل في **المقابلات** مع الخبراء والاستشاريين من اجل الاستبصار من خلال تساؤلات كل منها في جزء متخصص بالرسالة وكأداة لجمع المعلومات وإظهار دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك لان المقابلة يمكن أن تكون أسلوبا يحقق الحصول على المعلومات المفصلة ، أو عن الأنماط التفاوضية أو تفسيرات معينة لهذه الأنماط ، وهى بذلك تمكن الباحث من الفهم الأعمق ، لمشاعر فرد معين تجاه قضية تفاوضية معينة كما توضح أسلوب ربط

المجـالات البحرية المتخصصة بعضها البعض باعتبارها مجالات بحرية اقتصادية . وهذه المقابلات كانت في الفترة من ٨/١٣ إلى ٢٠٠٥/٩/١٩ تم توفيقها في كل جزء متخصص بالرسالة ، وذلك حسب تدرج الفصول على النحو التالي :-

(الفصل الأول)

١- **مقابلـة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦مع الربان : عصام السيد احمد بدوي** المحاضـر الأول بعمـاده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجـيا والـنقل البحـري ، استشاري المنظمة البحرية الدولة (IMO).

(الفصل الثالث)

٢- **مقابلـة** بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩ **مع الدكتور ربان : احمد عبد الحميد كـسار** المخاضـر الأول بعماده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم التكنولوجيا والنقل البحري ، استشاري المنظمة البحرية الدولة (IMO)

(الفصل الرابع)

٣- **مقابلـة بـتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ مع المهندس : هشام احمد عبد اللة** المدير العام للمكتب المصري للاستشارات البحرية (ايمكو) وعضو منظمة BIMCO .

(الفصل السادس)

٤- **مقابلـه** بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣ **مع المهندس : محمد جابر إسماعيل** استـشاري فـي تـصميم وبناء السفن ورئيس مجلس إدارة المركز البحري للاستشارات والتصميم (مارينا لبناء السفن) ، ومحكم دولي

٥- **مقابله** بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٩ **مع الدكتور ربان : منتصر إسماعيل عـبد الحـي الـسكري** رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن .

٦- **مقابلة** بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣ مع الدكتور ربان : **جمال احمد محمد غلوش** عميد كلية النقل البحري و رئيس قسم الدراسات العليا البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

٧- **مقابلـــه** بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥ **مع الربان : احمد حافظ عبد المنعم** مـــساعد عميد برامج السلامة البحرية لشئون التدريب ونائب رئيس مجلس إدارة جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية .

أمـــا **أدوات جمـــع البـــيانات** فقد اعتمدت على البيانات والمعلومات من الدراســـات والأبحـــاث والتقاريـــر والاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية والاعتماد أيضا على نظم المعلومات الإلكترونية (الإنترنت) بالإضافة إلى الاستعانة بالموسوعات والدوريات العلمية .

وبعد أن انتهينا من عرض الإجراءات المنهجية التي سوف تشتمل عليها الدراســـة يمكـــن الإشارة بان الدراسة قد قسمت إلى **ستة فصول** وفصل **للنتائج والتوصيات** على النحو التالي :

الفصل الأول :

ويتناول " **الأمن البحري بين واقعه العملي وإطاره المستقبلي** " بداية بتحديد نطاق الأمـــن البحـــري بوجه عام من خلال ارتباطه **بالقوات البحرية الرسمية** بكافـــة تنظـــيماتها ، وأيـــضا **بالنقل البحري وارتباطه بالملاحة البحرية وعلاقتهم بالمواني** ، وكافة التنظيمات البحرية المرتبطة بهم على مختلف المستويات الوطنية والإقليمية والدولية . ثم التعرف على **فرعين أساسيين همـــا : الأمن العسكري البحري والأمن البحري** الذي شاع استخدامه في النقل البحري والمواني من خلال (ISPS Code) ، ثم سوف يركز هذا الفصل على تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاعتماد علـــى الإطـــار المـــستقبلي لكيفية تصحيح اوجه الخلط في مفاهيم الأمن البحـــري ، بدايـــة من توضيح شمولية المفهوم العام للأمن البحري الذي

يدرج تحته مفهوم الأمن العسكري البحري ، والمفهوم الجديد الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري والمواني والبحرية التجارية بوجه عام ، وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري ليحل محل مفهوم الأمن البحري الذي شاع استخدامه في النقل البحري .

الفصل الثاني :

ويتناول " **المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي** " وسوف يركز هذا الفصل على محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، من خلال مدخل من مداخل علم الاجتماع وهو السوسيولوجيا الاستراتيجية بداية من (البوليمولوجيا) (علم الحروب والصراعات) ، والذي يركز على دراسة أشكال واسباب ونتائج الحروب بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية ، وكان يهدف هذا العلم إلى إيجاد نظريات سلمية تضع نهاية للحروب ، والذي حل محله علم العلاقات الدبلوماسية والذي تطور إلى علم العلاقات الدولية الذي ركز على المفاوضات الدولية ، والتي سوف تعتمد عليها الدراسة باعتبارها النواة التي سوف تساعد على النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، والذي سوف يحدد موقف المفاوضات من التفاوض ، وسوف يتناول هذا الفصل بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية الذي اقترن في بداياته بالمجالات العسكرية حتى تطور هذا المفهوم ليشمل كافة المجالات غير العسكرية في الوقت الراهن ، وسوف يتناول أيضا علاقة علم الاجتماع بالتفاوض ، وسوف يركز على الهيكلية المقترحة للتفاوض العام ، والمفاوضات باعتبارها لغة الحوار التفاوضي .

وسوف يتناول الفصل الثالث ، والفصل الرابع أركان التفاوض العام الخمسة ، وذلك على النحو التالي :

فيتناول الفصل الثالث :

" **الوساطة وتطبيقاتها على مجال الأمن الاقتصادي البحري** " سوف يركز هذا الفصل على الوساطة باعتبارها **الركن الأول** في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام بداية بالوساطة على المستوى العالمي ، وذلك من خلال ارتباطها بالدبلوماسية ، وباعتبار أن الدراسة تحاول إظهار دور المفاوضات على مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال التركيز على مصطلح الدبلوماسية المتخصصة وعلاقتها بالمنظمات الدبلوماسية المتخصصة ثم تناول الفروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة وتناول نماذج منها ، وسوف يركز هذا الفصل على نماذج من المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة ، وأيضا الفروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة ، وسوف يتناول هذا الفصل المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري وسوف تتناول الدراسة نموذج المنظمة البحرية الدولية كنموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة بالإضافة إلى نماذج أخرى ، وسوف يسعى هذا الفصل لتناول نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحري على المستوى الوطني ، وكان ممثل في منظومة النقل البحري في جمهورية مصر العربية ، وسوف يسعى هذا الفصل أيضا لتناول نموذج مقترح مستقبلي يرنو إلى تعزيز الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي العربي ممثلا في المنظمة البحرية العربية (AMO) حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية.

أما الفصل الرابع : " التحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق وعلاقتهما بالأمن الاقتصادي البحري " سوف يتناول هذا الفصل الأركان الأربعة (التحكيم ، والوسيط ، والتوفيق ، والتحقيق) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض

العــام وســوف يتم تناول **التحكيم** : وذلك من خلال (التعريف بالتحكيم) باعتــباره وســيلة لتسوية المنازعات من خلال الاتفاق على طرح النزاع علـــى شــخص معــين أو أشــخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختــصة ، (مميزات التحكيم) وتوضيح المقصود (بالمحكم) باعتباره شخــصية تفاوضـــية يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم ، ثم تــناول الفــروق الموضــوعية بين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحــري الحــر . وســوف يتناول هذا الفصل **الوسيط** من خلال إظهار مصطلح الوسيط من خلال البحث في القوانين العربية ثم استطلاع طبيعة الوسيط البحري .

أما التوفيق : فسوف يوضح هذا الفصل فكرة التوفيق التجاري والإداري من خلال ما ورد بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في الدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ .

أما **التحقيق** وهو الركن الخامس للهيكلية المقترحة: فسوف تركز الدارسة على نوعين أساسيين من التحقيق التفاوضي هما : تحقيق تقصى الحقائق ، والثاني تحقيق دراسات الجدوى .

أما **التسوية القضائية** باعتبارها ركن مساعد للأركان الأساسية المقترحة لهيكلــية الــتفاوض العــام فسوف تحاول الدراسة أن تفرق بين مصطلح الــسلطة القــضائية والأداة القضائية باعتبار أن السلطة القضائية ترتبط بالقوانــين الوطنــية . آمــا الأداة القضائية فترتبط بالمجال الدولي ذات الارتباط بالاتفاقيات الدولية والقانون الدولي .

الفصل الخامس : " المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية "

وذلــك بدايــة مــن التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضــية ، وســوف يتــناول هذا الفصل كل من هذه التقويمات بشكل

منفصل من اجل تنمية المهارات التفاوضية ثم ستسعى الدراسة لتناول الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية من خلال بالبعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي ، والبعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية والبعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية .، ثم السعي لتناول المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية .

الفصل السادس :

" **بعض أنواع المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري** " وسوف يتناول هذا الفصل بعض أنواع من المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال محاولة إجراء عمليات تركيبية توفيقية لنوعيات محددة متواجدة في المجتمع البحري مثل : المفاوضات البنائية والتي سوف تتفرع إلى نوعين : نوع تجاري وأخر صناعي ، وباعتبار أن هاتين النوعين هدفهما التفاعل التأسيسي وسوف يركز النوع التجاري على التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري واتفاقية الجات وتأثيرها على مهام التوكيلات الملاحية .أما النوع الصناعي فسوف يركز على بناء السفن من خلال إظهار دور هيئات تصنيف السفن . ، وسوف تتناول أيضا الدراسة المفاوضات الوقائية مثل : مفاوضات الأمن والسلامة وحماية البيئة البحرية واخيرا سوف تتناول الدراسة مفاوضات الإعاشة .

الفصـــل الأول
الأمـــن البحـــري
بيـــن
واقعه العملي وإطاره المستقبلي

تمهيد :

يعتبـــر المجتمع البحري هو النطاق الرئيسي لتداول مفاهيم الأمن البحري من خلال فرعين أساسيين هما : الأمن العسكري البحري والأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني وعلاقتهم بالملاحة البحرية ، ومن خلال هاتـــين المفهومين وسوف تحاول الدراسة إظهار حقيقة هذه المفاهيم من حيث مطابقتها الفعلية للواقع العملي .

أم أن هـــناك اختلاف بين واقع تلك المفاهيم بجانبها الاستقصائي النظري والتطبيقـــي ومجالاتها المتخصصة ، وسوف نعرض في هذا الفصل لهذه المفاهيم على النحو التالي :-

١-١ تحديد نطاق الأمن البحري .

١-٢ تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري وإطاره المستقبلي .

١-٣ تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

١-٤ خاتمة الفصل الأول .

١.١ تحديد نطاق الأمن البحري:

مما لاشك فيه أن مفاهيم الأمن البحري لها نطاق شمولي ، وهو **المجتمع البحـــري** Maritime Society الـــذي يتميز عن غيره من المجتمعات الأخـــرى بأنه من المجتمعات المفتوحة التي تتسم بالمشاع بين الجماعات المتـــنوعة ، التي تشترك ثقافة أساسية Base Culture وتضم مجموع الـــسمات الثقافـــية التـــي تـــوجد فـــي المحتوى والمجال الحيوي للبحار والمحـــيطات ؛ وعاده ما تتنوع المجالات المهنية للإنسان داخل المجتمع البحري ولكن السمة الأساسية التي تطلق على جماعات المجتمع البحري هي سمة **الطبقة البحرية** Maritime Class أي المكانة أو الهيبة التي تـــرتبط بكـــل مجال مهني مثل : **القـــوات البحرية الرسمية** والتي تتمثل

مهمـــتها ومهمـــتها الـــدفاع عـــن أمـــن وسلامة الدولة التابعة لها ومنع الاختـــراقات الخارجـــية ، وحماية الموانـي الرئيسية والمحافظة على أمن وسلامة السفن القادمة إلى الدولة والمغادرة منها وكذلك تطهير الممرات المائية الموصلة إلى الموانـي من الألغام البحرية ثم القيام بدوريات خارج وداخـــل المـــياه الإقليمـــية ، والبحث والإنقاذ في المياه القريبة من الدولة الساحلية [١] (السلوم٢٠٠٠).

والنقل البحري Maritime Transport يعتبر بمثابة حلقة الوصل بين المـــنقول مـــنه والمنقول إلية عبر البحار والمحيطات ، حيث يشتمل على أنـــواع متنوعة من النقل البحري مثل : _ **النوع الأول _ النقل المتتابع** وينقســـم إلى فرعين :

الفـــرع الأول : الـــنقل المتـــتابع البحري ويكون نقل بحري في جميع أجـــزائه ، ولكـــنة يتم على مرحلتين ، وذلك في عدم وجود خط ملاحي مباشر إلى الجهة المطلوب نقل الشيء إليها الفرع الثاني : **النقل المتعدد الوسائط** وهو الذي يتم بطرق مختلفة بمعنى استخدام الجانب البحري في جزء منة ، ويستخدم الجزء الأخر منة بطريق البر أو الجو .

أمـــا _ **النوع الثاني _ نقل السفن (القطر البحري)** والذي قد يقصد به معاونـــة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم على الدخول في ميناء أو الخـــروج مـــنه أو الرسو على رصيف أو يقصد بالقطر البحري جر صـــنادل أو منـــشآت بحـــرية ليـــست لها قوة دفع خاصة ويستخدم هذا المصطلح أيضا في حالات الإنقاذ والمساعدة البحرية[٢](**طه١٩٨٦**) .

ويـــرتبط أيضا المجتمع البحري **بمهن الملاحة البحرية** بمختلف أشكالها مـــثل : **ملاحـــة أعالـــي البحار** ويقصد بها الملاحة البحرية التي تتم بين موانـــي الدولة ، وموانـي الدول الأخرى ، **والملاحة الساحلية** ويقصد بها

الملاحـــة التي تتم داخل الموانى الوطنية بعيدا عن أعالي البحار . وتنقسم الملاحـــة من حيث الغرض إلى **ملاحة تجارية** ويقصد بها الملاحة التي تـــستهدف الـــربح ، والتـــي تقوم بها السفن المخصصة لنقل البضائع أو الخامات أو الأشخاص وأيضا إلى **ملاحة الصيد** ويقصد بها الملاحة التي تهـــدف الحـــصول على ما بداخل قاع البحار والمحيطات من موارد حية حـــيث أن للـــصيد نظامه القانوني والاقتصادي الخاص به والذي حددته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبالإضافة إلى غيرها من الاتفاقيات . ويـــوجد **أيـــضا ملاحـــة النزهة** وهى الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة كاليخوت وغيرها . وهناك أيضا **ملاحة البحث العلمي** بأنواعها وفروعها المختلفة والتي تقوم بها سفن الأبحاث[٣] **(داود ١٩٩٨)** .

ويرتبط أيضا المجتمع البحري بالموانى البحرية ، **ويعرف الميناء البحري** " بأنـــه الرصيف أو المنطقة التي يمكن من خلالها أن تقوم السفن بشحن أو بتفـــريغ البـــضائع والخامـــات أو بنقل الركاب وغير ذلك من المهام والميـــناء في العادة يشمل الأماكن التي يمكن للسفن أن تنتظر دورها فيها بغـــض النظر عن بعد هذا المكان حيث يتم اتصال هذا المكان مع شبكة المواصـــلات فـــي وجود التسهيلات الخاصة بإنجازها" ومعنى ذلك أن الميـــناء يمـــثل حلقة الوصل في مجالات النقل البحري من حيث تداول البـــضائع والخامات ونقل الركاب وتقديم الخدمات للسفن وتكويـــن قاعدة لتنمية الصناعات ، وتوفيـــر الحماية والأمان للســـفن من الأخطـــار[٤] **(غلوش، ٢٠٠٢)** .

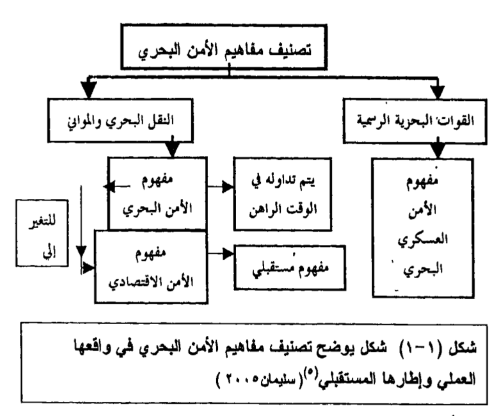
ويتضح مما سبق أن المجتمع البحري يرتبط بكيانات ، ومهن متنوعة ذات طابع رسمي ، وغير رسمي بمختلف التخصصات المختلفة ويرتبط أيضا بجميع أشكال النقل البحري ، والملاحة البحرية والموانى البحرية المختلفة ، ولـــه ارتـــباط أيـــضا بالتنظـــيمات والمنظمات والمؤسسات الوطنية

والإقليمية والدولية التي يدخل في إطار اهتماماتها المجالات البحرية المتنوعة ، ولهذا السبب فان المجتمع البحري يعتبر بمثابة النطاق الشمولي لمفاهيم الأمن البحري .

٢-١ تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري وإطاره المستقبلي:

حينما تناولت الدراسة تحديد نطاق الأمن البحري . فقد اتضح أن هذا المفهوم يرتبط بالمجتمع البحري وهذا المجتمع يتشابك به مجالات مهنية مختلفة ، و لها علاقة وثيقة بالأمن البحري ، ولكن يجب على الدراسة أن تطرح **سؤالين رئيسيين** سوف يتحدد من خلالهم الإطار المستقبلي لتلك المفهوم بل والدراسة بوجه عام : **هل يجوز أن يطلق مفهوم الأمن البحري بأسلوب شمولي على كافة المجالات المهنية في المجتمع البحري ؟ أم أن هناك تصنيفات متخصصة للمفهوم يجب أن ترتبط بكل مجال متخصص في المجتمع البحري ؟**

حينما تسعى الدراسة للإجابة على تلك التساؤلات سوف تحاول أن تصنف **مفاهيم الأمن البحري** في الواقع العملي المتعارف علية في الوقت الراهن ، وفقا لنطاق تلك المفاهيم ، وهو المجتمع البحري وذلك بداية من **القوات البحرية الرسمية** ثم **النقل البحري والمواني** وبالتالي فقد اصبح هناك تصنيف واضح المعالم في تناول مفهوم الأمن البحري يجب أن يتحرر من شمولية استخدامه أو تعميمه على كافة المجالات المهنية بالمجتمع البحري ، ويتضح ذلك في الشكل التصوري الآتي :-



شكل (١-١) شكل يوضح تصنيف مفاهيم الأمن البحري في واقعها العملي وإطارها المستقبلي(*)(سليمان ٢٠٠٥)

أ- مفهوم الأمن العسكري البحري:

يــرتبط مفهوم الأمن العسكري البحري بمفهومين أساسيين هما : **مفهوم الــسياسة العــسكرية ، ومفهــوم الدفاع الوطني المترابطين بالتخطيط الــسياسي العسكري(*)** ، وسوف تحاول الدراسة توضيح تلك المفهومين قــبل أن توضح بعض المهام المتخصصة في الأمن العسكري البحري ، وذلك فيما يلي :-

أولا _ المقصود بمفهوم السياسة العسكرية Militarism Politics:

تــرتبط السياسة العسكرية بالفكر السياسي والعسكري معاً ، ولها ارتباط أيــضا بمــدى تغيــر العلاقات الدولية وما ينتج عنها من صراعات على مختلف نطاقات المجتمع الدولي. فمعنى ذلك أن مفهوم السياسة العسكرية مفهــوم ثنائــي التــركيب ، ومعاصر التكوين فلو تم البحث في العلوم الــسياسية لم يستدل على مصطلح يظهر مفهوم السياسة العسكرية مع أنه مفهــوم يرتبط أساساً ببعض النظم السياسية المتواجدة في المَجتمع الدولي المقترنه بالقوة العسكرية .

فمـــن وجهـــة نظر الدراسة أن العلوم السياسية لم تضع الأسس النظرية لدراســـة علـــم مـــستقل يطلـــق عليه علم السياسة العسكرية لان السياسة العـــسكرية تـــرتبط بوجود القوة العسكرية ، وليس للقوة العسكرية طابع الثـــبات الذي يتميز به باقي موضوعات علم السياسة كالدستور والحكومة والتنـــشئة السياسية والمشاركة السياسية ، وغيرها من الموضوعات التي يركـــز علـــيها علم السياسة ؛ ومعنى ذلك أن القوة العسكرية والعلاقات الدولـــية لا يتمـــتعا بطابع الثبات فهم دائما عرضه للتغير المفاجئ تبعاً للتغيـــر الدائم في الوسائل العسكرية والتكتيكية خوفا من الخلل الذي يمكن أن يحدث في العلاقات الدولية بين أعضاء المجتمع الدولي ، والذي يؤدي بدوره إلى التوترات والصراعات الدولية .

فالـــسياسة العسكرية ترتبط بالنطاقات الوطنية والإقليمية والعالمية لأن معاييـــرها تنـــبع من اندماج الفكر السياسي مع الفكر العسكري ، وأيضا نتـــيجة انـــدماج الاســـتراتيجيات السياسية المتخصصة مع الاستراتيجية العـــسكرية والتي ينتج عنها الاستراتيجية القومية ، وذلك من اجل تحديد مسار السياسة الدفاعية للدولة وبالتالي فموضوع السياسة العسكرية يأخذ اهـــتمام العلـــوم السياسية والعلوم العسكرية في الوقت الراهن من خلال منظور سياسة الدفاع Defense Policy ، وهى السياسة التي تهدف إلى رســـم وتطوير كافة الوسائل الكفيلة بتأمين الحفاظ على السيادة الوطنية ، ويـــتم تخطـــيط سياسة الدفاع وفقا لإرادة الحكام التي تحاول مواجهة كل خطـــر يهدد الدولة ومصالحها الحيوية ، ومن هنا ارتبطت سياسة الدفاع بمفهوم سياسة التسليح التي ترتبط بالخطط التي ترسمها الدولة من خلال تـــزويد قواتها المسلحة في زمن السلم بأحدث الأسلحة والمعدات وتأمين الحاجـــات التسليحية لتلك القوات في زمن الحرب بكمية ونوعية تتناسبان مع التسليح المعادى وتطوره .

فكل دولة في المجتمع الدولي لها سياسة عليا تحاول من خلالها تأمين مصالحها القومية ، وتحاول تحقيق طموحاتها سواء كانت تلك الطموحات عادلة ومشروعة أم كانت عدوانية وغير مشروعة ، ومهما كانت طبيعة السياسة العليا للدولة فإن تطبيقها في عالم تحكمه الصراعات والإرادات المتعاكسة يبقى مرهوناً بمدى قوة الدولة وقدراتها السياسية والاقتصادية والبشرية والعلمية بالإضافة إلى القدرات العسكرية التي تتجسد بامتلاك قوات مسلحة كاملة التجهيز وقادرة على ردع الخصوم والانتصار عليهم ، ومن المؤكد أن بناء القوات المسلحة والحفاظ على قوتها هو عمل بالغ التعقيد ، ويعتمد على عدة عوامل مادية ومعنوية وبشرية وفنية ، وتتم عملية التسليح وفق سياسة متكاملة ترتبط بثلاثة تدابير وهما:

"**الهدف**"، "**الخطة**"، "**الإمكانيات**" وتشارك في إعدادها أجهزة عليا بالدولة تضم خبراء من العسكريين والسياسيين والاقتصاديين ، ولكل من يستعان بخبراته في شأن تحقيق التدابير السابقة من اجل وضع الخطط التي تتلاءم مع الأوقات الراهنة والمستقبلية مع حصر كافة الإمكانات المتاحة والتي يمكن الحصول عليها من خلال برمجة مراحل زمنية للحصول على الأسلحة واستيعابها ويتركز دور الخبراء العسكريين عند وضع سياسة التسليح حول المسائل الفنية فهم

لا يناقشون أهداف تلك السياسة بل يركزون اهتمامهم على امتلاك القوة العسكرية اللازمة لتحقيق تلك الأهداف وتأمين متطلبات بناء التشكيلات المقاتلة ورفع مستوى قدراتها القتالية، وفى الوقت نفسه يقوم الخبراء العسكريون بدراسة الإمكانيات الاقتصادية والبشرية بهدف تطابق الإمكانات المتاحة وتناسبها مع أهداف سياسة التسليح ، ومدى سد احتياجات بناء القوات المسلحة .

وبالتالـــي فـــان دور الخبـــراء العسكريين وأدوار الخبراء المتخصصين يعتبـــرا ذات نسق متكامل من حيث رغبة العسكريين في الحصول على أفضل الأسلحة والمعدات في أقصر وقت ممكن ، ومن جهة أخرى رغبة الخبـــراء الآخـــرين لتحقـــيق مطالب العسكريين مع الوضع في الاعتبار القدرات المتاحة والانعكاسات المتوقعة .

ولذلك فان أدوار الخبراء السياسيون والاقتصاديون تشمل مناقشة أهداف سياسة التسليح أي مناقشة حاجة الدولة لامتلاك قوة مسلحة من حجم معين كما تشمل دراسة إمكانيات تأمين الموارد المالية والتكنولوجية والصناعية والبشرية اللازمة لبناء تلك القوة والانعكاسات السلبية أو الإيجابية الناجمة عـــن جهـــود التـــسليح وتأثيرها على أوضاع الدولة الاقتصادية والمالية والـــسياسية ، وتحديد مدى كفاءة الصناعة الوطنية في الإنتاج الحربي مع الوضع في الاعتبار الظروف السياسية أو المالية التي تمنع الحصول على أفـــضل الأسلحة من دولة صناعية متقدمة أو عدم قدرة الدولة لاستيعاب الأســـلحة المتطورة وصيانتها والحقيقة أن محور السياسة العسكرية التي تنـــبع مـــنها سياسة الدفاع والتسليح يلاحقها دائماً التعارض الدائم بين ما يسعى إليه العسكريون من أجل تحقيق الفاعلية القصوى للقوات المسلحة ، ومـــا يطـــرحه السياسيون والاقتصاديون والخبراء الآخرين من تعديلات نابعـــة عـــن الإمكانـــات المتوافـــرة التي يمكن تكريسها للتسليح ؛ ولهذا أصـــبحت السياسة العسكرية لأي دولة مرتبطة في إعداد خططها بالعديد من الأهداف[٦] (سليمان٢٠٠٢).

وســـوف تتطـــرق الدراسة لبعض أهداف السياسة العسكرية وذلك على النحو التالي :–

ثانيا _ الأهداف المرتبطة بخطط السياسة العسكرية:

١ـ رصد العدو الخارجي:

يـشمل هـذا الهـدف التركيز على رصد العدو بمخططاته تجاه سياسته العسكرية واستراتيجيته ونواياه، وحجم قواته المسلحة ، ومستوى تجهيزها وتسليحها وماهية نظام الأساليب القتالية التي يستخدمها وتطور العدو في المجـال العلمي والتكنولوجي ، ومدى كفاءته في التصنيع الحربي خلال الفتـرات التاريخية والراهنة والمستقبلية من حيث الكميات والنوعيات، والتعـرف علـى سياسـة العدو الخارجية التي تسمح له باستيراد أسلحة ومعدات متطورة من الدول الصناعية التي تدعمه ، وقدرة قواته المسلحة على استيعاب تلك الأسلحة والمعدات وصيانتها، والفترات الزمنية المحددة لاسـتلام الأسـلحة ومـدة استيعاب قوات العدو على التدريب على هذه الأسلحة معنوياً وتقنياً .

وهـذا الهدف يعتبر من الأهداف المرتبطة بالنظرة المستقبلية الذي تتخذه أي دولـة في تخطيطها السياسي العسكري تجاه ملاحقة جميع تصرفات الخصم " العدو " لكي تبنى مخططها على معرفة واقعية تجاه حجم القوى المعاديـة التـي سوف تواجها يوماً في حالة نشوب حرب إذا لزم الأمر، ولكن هذا الهدف وهو رصد العدو لا يمكن الجزم بأن جميع ما يدرس عن العدو يمكن أن يكون في غاية الدقة ، وذلك بسبب السرية التي يحيط بها الخصم تجاه تدابيره العسكرية بالإضافة إلى الادعاءات العسكرية الكاذبة التي يمكن وأن يشيعها للتمويه ، ولكن في أغلب الأوقات تكون المعلومات المجمعـة عن الخصم قريبة نوعاً ما من الواقع الملموس تجاه نقاط قوته وضـعفه وسياسـة التسليح التي يكتنزها ، ولهذا فإن هذا العامل بالنسبة للتخطـيط الـسياسي العسكري في أي دولة يرتبط بدعم المعلومات التي تتوصـل إليها أجهزة الاستخبارات في الدولة وآلتي تحاول أيضاً مكافحة الجاسوسية بشتى الطرق الممكنة[٧] (سليمان ٢٠٠٢) .

٢ـرصد الخصم الداخلي:

ويمثل هذا الهدف رصد جميع المخططات الخارجية الموجة إلى الدولة في شـكل عملـيات إرهابية بهدف الإضرار بالقوة الاقتصادية للدولة كتدمير منـشأتها الصناعية ا أو التجارية البحرية أو مهاجمة الموانى أو المنشآت البحرية الثابتة أو المتحركة لإثارة الذعر والرعب ، وتهدف هذه العمليات إلـى إنـزال أضـرار مادية بتلك المؤسسات باعتبار أنها تشكل مورداً اقتـصادياً ، ومـصدراً مـن مصادر الدخل الهامة للدولة وبالتالي تضع الدولـة في مخطط سياستها العسكرية الإعداد الكامل لمكافحة المخططات الخارجية الموجه ضدها ويكون من العناصر الهامة في التخطيط السياسي العـسكري طـرح قضايا الإرهاب أمام الرأي العام العالمي والمنظمات الدولـية للحـصول علـى دعمها وتأييدها في مكافحة الدول التي تأوي الإرهـاب الموجه ضد الدولة مع وضع التدابير اللازمة للتأمين الأمني ، ومـن أهـداف التخطيط السياسي العسكري الوصول إلى الجذور الممولة للإرهاب الموجه للدولة بكافة التدابير مع وضع الخطط المستقبلية لمكافحة جمـيع صور وأشكال الإرهاب في حالة توغله ؛ ومن جانب آخر وضع الخطـط لتوفير الحماية البحرية على السواحل التابعة للدولة من مخاطر القرصـنة البحرية التي تهدد الأساطيل البحرية التجارية ، وأيضا مكافحة صـور الجـريمة المـنظمة المرتبطة بالتهريب البحري بمختلف أشكاله وأنواعه[٨] (سليمان٢٠٠٢).

٣ـالاستراتيجية العسكرية للدولة:

ومـن الأهـداف المرتبطة بخطط السياسة العسكرية بحث الاستراتيجية العسكرية آلتي تتبناها الدولة من حيث الاستراتيجية الدفاعية

أو الهجومـية ، وبالتالـي يهـتم العسكريين عند إعداد سياسة التسليح باختـيار الأسـلحة والمعدات القادرة على خدمة الاستراتيجية العسكرية

المتبـــناة فإذا كانت الاستراتيجية الهجومية تتطلب أسلحة ومعدات تمتلك القوة الفائقة على الاندفاع والاختراق والمناورة وبالتالي فإن الاستراتيجية الدفاعـــية تـتطلب أسـلحة ومعدات قادرة على صد الهجوم والرد عليه بضربات مضادة ، ولذلك فان سياسة التسليح تتأثر بمكونات الاستراتيجية العـــسكرية بوجه عام بما في ذلك انتشار القوات الصديقة في زمن السلم داخــل الأراضـــي الوطنية أو في القواعد الخارجية والدول الحليفة، وما يــتطلب حشد تلك القوات من تحركات داخل الدولة وخارجها والتسهيلات المتوافرة لإجراء تلك التحركات[٩] (**سليمان٢٠٠٢**) .

٤ـ تجهيز ودعم القوات المسلحة:

يدخل تحديد هذا الهدف ضمن مهام المؤسسة العسكرية سواء كان الهدف من سياسة التسليح بناء القوات المسلحة أم إعادة بنائها أو تحديثها وجعلها فـــي مـــستوى يتناسب مع طبيعة الأخطار المحتملة وتتركز خطط تجهيز ودعـــم القـــوات المـــسلحة على مجموعة من الأسس وهي تحديد حجم القـــوات في زمن السلم وتحركاتها وتدابيرها التدريبية والأمنية وما ينجم عـــن هـــذه التدابير من استهلاك في الأسلحة والمعدات والذخائر، وتحديد حجم القوات عند إعلان " **التعبئة العامة** " [*] وكميات الأسلحة والمعدات المخزونة لصالح القوات الاحتياطية

التـــي سوف يتم تشكيلها عند التعبئة أو في حالة اندلاع حرب ، وحصر الأســـلحة والمعـــدات المتوافرة لدى القوات المسلحة والسنوات الباقية من عمرها العملي عند إعداد سياسة التسليح وضرورة استبدالها بأسلحة تتعلق بـــتطور أســـلحة الخصم " العدو " سواء عن طريق الإنتاج الذاتي أم عن طريق الشراء من دولة صناعية متطورة ، وهذه الخطط في سياسة التسلح من الخطط الهامة لأي دولة حتى لا تجد الدولة نفسها في حالة حرب مع العدو بأسلحة أقل كفاءة أو أسلحة ذات طابع قديم[١٠](**سليمان٢٠٠٢**) .

٥ـ دراسة وضع الدولة الاقتصادي:

ومــن الأهداف الأساسية للتخطيط السياسي العسكري دراسة وضع الدولة مــن الناحية الاقتصادية لأن سياسة التسليح مرهونة بقدرة اقتصاد الدولة على تحمل نفقات التسليح المتطور، واستيعاب انعكاسات هذه النفقات غير الإنتاجــية على النمو الاقتصادي العام مع موازنة وضع الأسواق وكفاءة القطاعات الصناعية المدنية والقوى الشرائية ، ووضع الأسعار والتضخم السكاني والبطالة وقدرة الدولة على فتح أسواق بالخارج .

فكل هذه العناصر تعتبر العصب الهيكلي للدراسات الاقتصادية التي تؤثر علــى قــدرة الدولة في تخطيط سياسة تسليحها لأن هذه السياسة مرهونة بالقــدرة المالــية التــي تستطيع الدولة اقتطاعها من الدخل الوطني العام لأغــراض الــدفاع علــى حساب النفقات العامة للمجتمع كالمواصلات ، التعلــيم ، الإســكان وغيــر ذلــك ، مع دراسة الانعكاسات الاجتماعية والسياسية الناجمة عن ذلك الاقتطاع وقدرة الدولة على الموازنة بين نجاح الــسياسة التــسليحية ، وتغطية كافة متطلبات الهيكل الإداري للدولة من رواتب وحوافز ومستلزمات الإنتاج.

وبالإضــافة إلى ذلك دراسة الوضع الاقتصادي المتعلق بالديون الخارجية للدولــة والرصيد المدخر من العملات الصعبة وقيمة العملة المحلية تجاه التقديرات الدولية لها لأن ذلك يلعب دوراً هاماً خصوصاً إذا كانت الدولة تقوم باستيراد الأسلحة من الدول الخارجية ، لأنه إذا كان هناك عجز في العملــة الــصعبة فذلك يؤثر على قدرة الدولة في تطوير سياسة التسليح وخــصوصاً إن كانت الدول الخارجية التي تقوم الدولة باستيراد الأسلحة منها ترفض مجال التبادل التجاري أي المقايضة بمنتجات محلية أو مواد خام مقابل السلاح[١١] (سليمان٢٠٠٢).

ومن الأهداف الأساسية للتخطيط السياسي العسكري دراسة القوة الصناعية الخفيفة والثقيلة وتقدمها التكنولوجي ومستوى تأهيل القوى البشرية العاملة فيها وقدرة القوة الصناعية على خدمة الإنتاج الحربي مع وضع الخطط اللازمة على كيفية جعل الصناعات الحربية قادرة على تنفيذ سياسة التسليح وإنتاج الأسلحة والمعدات المطلوبة، مع وضع خطط لدفع مستوى الكفاءة في البحث العلمي التكنولوجي
في الأكاديميات والجامعات ومؤسسات البحث والتطوير النظرية والعملية الرامية إلى تطوير الأسلحة والمعدات الحربية والحفاظ على كفاءتها الفنية أطول مدة ممكنة .

ثالثا_ المقصود بمفهوم الدفاع الوطني National Defense:

الدفاع الوطني " هو مجمل التدابير والتنظيمات العملية التي تستهدف حماية الوطن ، وتشكل التجسيد العملي لنظرية الأمن التي تتبناها أمة من الأمم " . لان لكل دولة الحق في الدفاع عسكرياً عن أرضها وسكانها ومعالمها الوطنية . وبالتالي فهي تستطيع أن تحدد بحرية نظام دفاعها الوطني الذي يضمن أمنها وسلامتها وفقا للاعتبارات السياسية والاستراتيجية التي تراها بشرط إلا يمس هذا النظام القواعد العامة للسلم ومبادئ الإنسانية وألا يكون قائما على الغزو أو الاعتداء[١٢]**(الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).**

ويرتبط الدفاع الوطني **بالسر وهو كل ما** يجب التكتم حوله ومنع وصوله إلى العدو وعملائه ، بغاية الحفاظ على الأمن الوطني أو القومي ، وحتى يتحقق هذا الهدف فيرتبط بمجموعة من التدابير التي يمكن للدراسة أن تحاول توضيح بعض منها ، وذلك على النحو التالي:-

١- تدابير الحفاظ على أسرار الدفاع الوطني أهمها:

١- تعزيـــز أجهزة مكافحة التجسس وتزويدها بالوسائط المتطورة الكفيلة بكـشف خلايـــا التجـسس المعادية واختراقها وخداعها أو تصفيتها واختيار الأكفاء والخبراء للعمل في هذا المجال .

٢- تنظـــيم عملـــية جمع المعلومات الإحصائية الخاصة بالقوى البشرية والاقتصادية وتحديد أساليب تداولها أو نشرها .

٣- الحفـــاظ علـــى الأســـرار الصناعية أو العلمية وأسرار إنتاج الطاقة والمواد الاستراتيجية .

٤- التكـــتم حـــول الاتـــصالات السياسية الخارجية الخاصة بالتحالفات والاتفاقيات والمعاهدات إلا إذا كان هناك ما يبرر كشفها .

٥- ضبط أساليب العلاقات وتبادل المعلومات بين الوزارات والمؤسسات المهتمة بأمور تتعلق بالدفاع الوطني (النقل والمواصلات ، الصناعة المختبرات ، الطاقة ، الدفاع المدني التعبئة ، الشئون الخارجية وغير ذلك)

٦- مـــراقبة وسائل الاعلام بشكل يضمن عدم نشر المعلومات الخاصة بالقـــدرة الدفاعـــية العامة للدولة ، أو نشرها وفق ما تتطلبه السياسة الأمنية .

٧- تنظيم الكشف والدفاع الجويين على مستوى الدولة ، بحيث يتعذر على طائرات التجسس أو الاستطلاع اختراق أجواء الدولة .

٨- ضـــبط مـــراقبة الـــشواطئ والحدود ، لمنع العملاء من التسلل إلى ارضي الدولة ، أو تهريب الوسائط التقنية اللازمة لجمع المعلومات .

٩- ضبط دخول الأجانب إلى البلاد وخروجهم منها ومراقبة نشاطاتهم في خلال إقامتهم داخل الدولة .

١٠-تحديد الممرات الجوية المخصصة للطيران المدني في الأجواء الإقليمية ، والممرات البحرية المخصصة للملاحة في المياه الإقليمية بشكل يجعل من المتعذر على العدو كشف الأسرار المتعلقة بالدفاع ومراقبة مرور السفن أو الطائرات عبر الممرات المحددة ، واعتراض الطائرة أو السفينة التي تخرج عن الممرات ، او تلك التي تخرق حق المرور البريء ، وإجراء التحقيقات والكشوفات اللازمة للتحقق من أن الخروج عن الممر لم يؤد إلى كشف معلومات سرية .

١١ - تنظيم الإعماء الإلكتروني والخداع على المستوى الاستراتيجي بغية إخفاء الأسرار الحيوية عن أنظار الأقمار الاصطناعية .

١٢- رفع مستوى الوعي الأمني بين المواطنين مع التركيز على الربط بين الشرف الوطني والحفاظ على الأسرار ، والعلاقة بين أمن الوطن وأمن المواطن .

١٣- اتخاذ التدابير الكفيلة بإبقاء العدو جاهلاً بمقدار ما جمع عنة من معلومات[١٣] **(الموسوعة العسكرية١٩٩٠).**

٢ـ تدابير القوات المسلحة للحفاظ على السرية أهمها:

تصدر قيادة القوات المسلحة تعليمات خاصة بالحفاظ على سرية الوثائق والمؤسسات العسكرية والمكاتب والتحركات والعمليات والنشر العسكري العلني والاتصالات ، وكل ما له علاقة بنشاط القوات المسلحة ، وتقع مهمة تعميم هذه التعليمات وإيضاحها ومراقبة تنفيذها على عاتق أجهزة الأمن العسكري بمختلف تخصصاته وعلى ضباط الأمن في المناطق والقطاعات والمؤسسات ، وتحت إشراف القادة العسكريين وعلى مسؤولياتهم وتشمل تعليمات القيادة الأمور التالية :

١- منهجية إعداد الوثائق ، وتحديد درجة سريتها ، وهوية من يسمح لهم بالاطلاع عليها ، وأماكن حفظها والتدابير المتعلقة بحراستها عند نقلها وطريقة إتلافها عند التعرض للخطر وضرورة إحراق مسودات الوثائق والنسخ الزائدة وظروف الرسائل يومياً وتحت إشراف ضابط الأمن أو أتلافها آليا في الآلات المكتبية المخصصة لذلك ، ولتأمين الحد الأقصى من السرية تعطى للعمليات في الوثائق أسماء رمزية تستخدم طوال فترة إعداد الوثائق وتداولها . ويحدد المستوى المسئول بالاطلاع على المعلومات .

٢- تنظيم حراسة الثكنات والمخيمات والمواقع والمؤسسات العسكرية وتنظيم الدخول إليها وإجراءات الأمن حولها .

٣- تحديد أصول التخاطب السلكي واللاسلكي ، واستخدام الشفرة ، وتدابير منع التصنت أو الدخول على شبكات من قبل العدو .

٤- تحديد تدابير التمويه العادي والإلكتروني على مختلف المستويات ، وتنظيم الخداع وتأمين التشويش الإلكتروني لإعماء الرصد الإلكتروني المعادي ومنعة من كشف التحركات .

٥- تنظيم الكشف الدوري على قاعات الاجتماعات وغرف العمليات والمكاتب وعربات القيادة ومطاعم العسكريين وندواتهم وأماكن أقامتهم وذلك باستخدام الوسائط التي تكشف أجهزة استراق السمع التي يزرعها العملاء عادة في هذه الأماكن .

٦- التدابير الكفيلة بمنع عملاء العدو من استخدام أجهزة التصنت عن بعد للاستماع إلى ما يدور في قاعات الاجتماعات أو أماكن انتشار القوات .

٧- تنظيم انتقال القطاعات ومراكز القيادة وتحديد التدابير الخاصة بتفتيش المكـــان قـــبل تركه ، وإحراق كل الأوراق الموجودة ، وإزالة الآثار التـــي يمكـــن أن تدل على طبيعة التشكيل أو مركز القيادة الذي كان موجـــوداً فـــي المكان ؛ ومنع المرور العادي على الطرقات في أثناء حركة القوات ؛ وإعطاء القطاعات المتحركة بالسيارات أو القطارات أســـماء رمزية وإشارات خاصة ترسم على الآليات أو عربات القطار ثم تمسح عند انتهاء الحركة .

٨- تنظـــيم الأساليب التي ينبغي على العسكريين اتباعها عند الاضطرار إلى الاتصال بالسفارات والشركات والمؤسسات والشخصيات الأجنبية داخل البلاد وخارجها .

٩- تنظـــيم خطة النشر العسكري العلني والتدابير التي تكفل عدم تسرب المعلومات عن طريق المنشورات العسكرية العلنية . وتحديد الأساليب التـــي ينبغي على العسكريين اتباعها عند نشر المقالات أو الكتب أو المذكرات ، أو إلقاء المحاضرات أو المشاركة في الندوات .

١٠- تنظـــيم عملـــية تعديل الخطط ، أو تغيير أرقام القطعات وأسمائها الرمزية ، أو تبديل تدابير الأمن لمؤسسة من المؤسسات بشكل دوري ، أو فـــي الحالات الطارئة مثل فرار أشخاص إلى العدو أو وقوع في الآسر أو فقدان وثيقة وغير ذلك .

١١- تنظيم دوريات الشرطة العسكرية في المدن لمراقبة العسكريين في الأمـــاكن العامة والتحقق من أن تصرفاتهم لا تتعارض مع متطلبات السرية .

١٢- وضـــع البرامج التعليمية الخاصة برفع مستوى الوعي الأمني بين أفراد القوات المسلحة والعاملين لصالحها في مؤسسات تخدم المجهود الحربي.

١٣- تنظيم مخطط التحقق من سلامة السرية وذلك باتباع عدة طرق من بينها القيام من حين إلى أخر بتوزيع معلومات كاذبة يفترض أنها سرية ومراقبة ردود فعل العدو لتحديد مدى اطلاعه على هذه المعلومات وكشف مستوى التسرب ثم العمل على تعيين مصادر التسرب بفضل المتابعة والإسقاط وتضييق حزمة إشعاع المعلومات وغيرها من أساليب مكافحة التجسس[١٤] (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

٣ـ تدابير واجبات القيادات إزاء مسألة السرية أهمها :

١- محاربة الجهل في موضوع السر وإبراز اهميتة ودوره الخطير في تقرير نتيجة الحرب والربط من خلال التوعية بين الواجب الوطني والشرف من جهة ، والحفاظ على السرية من جهة أخرى وتأكيد العلاقة بين أمن الوطن وأمن المواطن .

٢- تنمية الإحساس بمسؤولية الحفاظ على السر بشكل يجعل الاهتمام بالسرية عملاً اعتياديا دائما لدى الجميع.

٣- التوعية بأساليب العدو الاستخبارية التكنولوجية والنفسية والعلمية واتخاذ التدابير الكفيلة بالتصليب النفسي الكفيل بمواجهة الخرق النفسي .

٤- إعداد العناصر المسؤولة عن الأمن وفق مناهج تأخذ في الاعتبار أحدث الوسائل التي يستخدمها العدو لجمع المعلومات .

٥- إصدار التوجيهات والتعليمات الخاصة بالتدابير السرية حسب الحالات والمواقف ومراقبة تنفيذها بشكل مستمر .

٤- تدابير واجبات الفرد إزاء مسألة السرية أهمها :

أنّ اتساع مفهوم السر جعل التعميم ضروريا بحيث تنطبق الواجبات على المواطنين جميعاً عسكريين ومدنيين على اعتبار أن لكل نشاط من نشاطات الأمة أسراره التي لا تقل أهميتها في العديد من الحالات عن أهمية الأسرار العسكرية ، ومن المؤكد أن اختلاف النشاطات يخلق تبايناً في درجة سرية المعلومات والتعليمات التي ينبغي التقيد بها ، والوثائق الواجب حفظها . ولكن المبدأ والغاية والواجبات تبقى متشابهة رغم اختلاف الحالات وفيما يلي أهم الواجبات التي ينبغي تطبيقها في السلم والحرب من قبل العسكريين والمدنيين كل حسب وضعة والحالة التي يصادفها :-

١-الالتزام بتطبيق تعليمات السرية الصادر عن القائد العسكري أو المسؤول عن المؤسسة المدنية الإنتاجية أو العلمية أو الإعلامية وغير ذلك من المؤسسات .

٢-الكتمان التام لكل المعلومات التي يتم الاطلاع عليها بحكم العمل أو عن طريق الصدفة مهما بدت هذه المعلومات عادية وعدم الخوض في أمور العمل السرية حتى أمام الأصدقاء والأقارب والزملاء الموثوقين.

٣-التقيد بمبدأ المعلومات على قدر الحاجة وعدم محاولة الاطلاع على معلومات لا تتطلبها طبيعة العمل وعدم إعطاء معلومات إلى زميل أخر لا يتطلبها مهمة هذا الزميل .

٤-عدم التحدث حول مسائل العمل السرية في المحالات العامة ووسائط النقل أو عند استخدام الهاتف العادي أو المحمول أو وسائل التحدث الإلكترونية مثل التخاطب عبر الإنترنت أو إرسال أي معلومات عبر البريد الإلكتروني .

٥-عدم الإجابة عن أي سؤال يطرح حول المسائل السرية وإعلام المسؤولين أو عناصر الأمن عن كل من يحاول الحصول على معلومات سرية .

٦-ضبط النفس وعدم الانجرار وراء حب الظهور الذي يؤدي إلى التورط وكشف الأسرار أو لتأكيد أهمية الذات أمام الآخرين والظهور بمظهر الشخص العليم بالأمور .

٧- عدم حمل الوثائق والمخططات السرية والخرائط أو نقلها خارج حدود منطقة العمل مهما كانت الظروف والأسباب .

٨-عدم حمل أية أوراق أو وثائق عند الذهاب بمهمة عدا ما هو ضروري لتنفيذ المهمة ذاتها .

٩-تقيد المواطن أثناء الخدمة الإلزامية العسكرية بالتعليمات الخاصة بكتابة الرسائل إلى الأهل والأصدقاء وعدم الإشارة من قريب أو بعيد إلى اسم الوحدة أو وصف مكان تمركزها أو نشاطها أو عدد أفرادها أو حالتها المادية أو المعنوية والاكتفاء بالأخبار الخاصة وذكر الرقم البريدي من اجل استقبال الرسائل وتسليم الرسالة إلى الشخص المكلف بجمع رسائل العسكريين أو وضعها في المكان المخصص لذلك .

١٠-الكتمان التام عند الوقوع في الأسر وعدم إعطاء أية معلومات باستثناء الاسم والرقم والرتبة وتاريخ الميلاد والحياة المدنية والصمود أمام الضغوط النفسية وأساليب الاستدراج الاستخبارية التي يستخدمها العدو لجمع المعلومات[١٥] **(الموسوعة العسكرية١٩٩٠)** .

ويتضح مما سبق أن **الأمن العسكري البحري** لا ينفصل عن **الأمن العسكري** المرتبط بالمؤسسة العسكرية بما تحوى من قوات وأجهزة أمنية عسكرية متخصصة ، فالمهام العامة تعتبر واحدة ، ولكن لكل من هذه

القوات والأجهزة مهام متخصصة من **على سبيل المثال:** في مجال القوات البحـــرية حـــرس السواحل وغيرها من القوات المتخصصة وتوجد أيضا أجهـــزة المخابـــرات والتحريات البحرية بالإضافة إلى الشرطة العسكرية البحـــرية وغيرها من الأجهزة المتخصصة فجميع هذه القوات والأجهزة المتخصـــصة تـــرتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وسوف تحاول الدراســـة أن توضـــح بأســـلوب موجز بعض المهام المتخصصة للأمن العسكري البحري.

رابعا- المهام المتخصصة في الأمن العسكري البحري:

ســـوف تقتـــصر الدراســـة على تناول نموذج من قوات الأمن العسكري البحري ، وهو نموذج : **قوات حرس السواحل أو خفر السواحل** Coast Guard وهـــو تنظيم دفاعي واجبه حماية الحدود البحرية للبلاد ويعتمد فـــي تنظـــيمه علـــى قوات بحرية _ برية ، تقوم بواجبها بشكل متكامل لمجابهة الاحتمالات المختلفة . وتنقسم إجراءات الدفاع إلى **قسمين** :

دفـــاع سلبي ودفاع إيجابي ، وتكمل أجهزة الرصد والإنذار بعيدة المدى وأجهزة الاستطلاع البحري التي تساعد على التدخل في الوقت المناسب .

وتـــتألف غالـــبا **قـــوات حرس السواحل** في كافة المؤسسات العسكرية بالمجـــتمع الدولي من طائرات هليكوبتر وقطع بحرية سريعة (زوارق دورية وزوارق طوربيد ، وزوارق صواريخ) وواجبها القيام بدوريات فـــي حـــدود المـــياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي لاكتشاف عملـــيات التـــسلل أو تهريب أو قرصنة أو إنزال عسكري أو أي تحرك مشبوه والتصدي له وفي حالة اكتشاف أي عملية من هذه العمليات تقوم دوريـــات الاســـتطلاع بالانـــسحاب والإنذار تاركة المجال لتدخل القطع البحرية القوية ، وتتعاون قوات حرس السواحل وهي تابعة لقيادة القوات البحـــرية مـــع وســـائط الدفاع الجوي المتمركزة فوق أرض الإقليم وقد

ساعدت التطورات العلمية والتقنية قوات حرس السواحل على القيام بواجباتها فأجهزة الكشف الإلكتروني والطيران البحري للاستطلاع وزوارق الطوربيد السريعة والمجهزة بتجهيزات وأسلحة متطورة قد تؤدي واجباتها بكفاءة[١٦] **(الموسوعة العسكرية١٩٨١).**

ويرتبط أيضا الأمن العسكري البحري بمصطلح الدورية البحرية:

وهي مجموعة من السفن القتالية ذات تشكيل غير محدد قد يتكون من زوارق الدورية الصغيرة أو من سفن الحراسة أو المدمرات أو الطرادات الضخمة أو الغواصات أو خليط من مختلف أنواع السفن المقاتلة وذلك حسب طبيعة وحجم المهمة المنوطة بقوة الدورية البحرية والغرض من الدورية البحرية هو جمع المعلومات أو تنفيذ إجراءات التأمين والحيطة من الأمام أو الخلف أو على المجنبات وهي تعمل غالبا بتنسيق كامل مع طائرات الدورية والاستطلاع البحرية .

ودورية الاستطلاع البحرية تقوم باكتشاف العدو البحري وتقوم هذه الدورية بإنذار القوات الصديقة عندما تكتشف العدو وتعمل على متابعته دون الاقتراب منه إلى مدى أسلحته ودون محاولة الصدام معهن وتستمر في التبليغ عن حجم قواته ونوعها وتكوينها وتشكيلها القتالي واتجاه سيرها .

أما الدورية البحرية القتالية تكلف هذه الدورية البحرية في بعض الحالات بمهمة تعطيل تقدم العدو أو تدمير هذا العدو إذا كان الوضع العام وميزان القوى يسمحان بذلك وهى تمارس في هذه الحالة تكتيكات الهجوم البحري إذا كانت مهمتها تدمير العدو أو تكتيكات القتال التأخيري إذا كانت مهمتها تعطيل العدو .

ودورية الحراسة البحرية تكون هذه الدورية على مشارف ميناء معين أو منطقة رسو أو تمركز وتأخذ في هذه الحالة شكلين :

_ **الشكل الأول _ الستائر غير المتحركة** : وذلك عندما تقوم سفن الدوريـة البحرية الراسية في أماكن معينة من المنطقة البحرية بالمراقبة من وضع الثبات بواسطة أجهزتها الفنية وبالمراقبة البصرية .

_ **الشكل الثاني _ خدمة المرور** : وذلك بتعيين سفينة أو اكثر من نوع معـين أو من أنواع مختلفة بالإضافة إلى عدد من الطائرات للقيام بمسح المنطقة المحدودة بالمرور أو التحرك داخلها على فترات محسوبة بحيث لا تسمح للعـدو بالاختراق دون اكتشافه مع الأخذ في الاعتبار ظروف الرؤية والأحـوال الجو مائية نهاراً أو ليلاً أو أثناء الضباب وعند سوء الأحـوال الجـوية ، ويـتم التنـسيق وتنظيم التعاون بين هذه الدوريات ومخـتلف وسـائط الاسـتطلاع البرية والجوية العاملة قرب الشاطئ أو الميناء إذا كانت منطقة الرسو ضمن عمل هذه الوسائط .

ويحسب خط المراقبة للقوات القائمة بدورية الحراسة البحرية بحيث يحقق اكتشاف العدو وتحديد تكوينه ونوع قواته على مسافة معينة من الساحل أو الميـناء تسمح للقوات البحرية الموجودة والقوات البرية المتمركزة على الشاطئ باتخاذ الإجراءات اللازمة. وتسمى القوات البحرية والجوية التي تقوم بالهجوم على العدو الذي يقترب

من الشاطئ أو الميناء أو منطقة الرسو **قوات التغطية للدورية البحرية**[١٧] **(الموسوعة العسكرية،١٩٩٠).**

ويـرتبط أيضا الأمن العسكري البحري بإجراءات مشابهة على غرار الـنقل البحري ، ولكنها تختلف في أهدافها ، وعلى سبيل المِثال : **سجل القطعة البحرية** ، والسفينة العسكرية وذلك على النحو التالي :

١ـ سجل القطعة البحرية:

هـو الـسجل الـذي يفـتح لكل قطعة بحرية منذ دخولها الخدمة حتى خـروجها مـنها ، ويعتبـر سجل القطعة البحرية مرجعاً أمنياً ضروريا لـتحديد الوضع التقني والعملي للقطعة البحرية بغية تحديد الوضع التقني والعملي لها بغية تحديد جاهزيتها ، ومتابعة تنفيذ الصيانة الدورية المحددة لها ويسجل فيه عادة ما يلي :

١- نوع القطعة البحرية ، وفئتها (أو طرازها) ورقمها العسكري.

٢- تاريخ إنزالها إلى البحر ، وتاريخ دخولها الخدمة الفعلية.

٣- أسماء الضباط الذين تعاقبوا على قيادتها .

٤- أسماء أو أرقام الوحدات البحرية التي خدمت فيها ، ومدة الخدمة في كل وحدة.

٥- سـاعات الإبحار وعدد الأميال البحرية المقطوعة والملاحظات إبان الإبحار .

٦- العملـيات الحربية ، تاريخها ، طبيعتها ، النتائج المحققة من خلالها الملاحظات والمشاهدات إبان التنفيذ.

٧- الـتعديلات التـي أدخلـت علـيها بعد دخول الخدمة ، وتاريخ تنفيذ التعديلات ، والمرفأ الذي نفذت فيه .

٨- تعليمات الصانع حول الصيانة الدورية والعمومية ، وتواريخ تنفيذ هذه الـصيانة ، والمرافـئ التي تمت فيها والأجزاء التي تم استبدالها أو إصلاحها وتاريخ الإصلاح أو الاستبدال وسببه .

٩- الحـوادث التي تعرضت لها القطعة البحرية وأسبابها ومكان حدوثها ودرجـة الإصـابة أو الـتلف ، ونوعية الإصلاح أو التغيير لبعض الأجزاء .

١٠- تـــاريخ خـــروّج القطعـــة البحرية من الخدمة في الوحدات المقاتلة وتحويلها إلى مهام أخرى (تدريب أو سفينة هدف أو غير ذلك) .

١١- تـــاريخ خـــروج القطعة البحرية من الخدمة نهائياً وأسبابه وتاريخ تفكيكها.

وتحمـــل القطعـــة البحـــرية سجلها إبان الإبحار ويكون في قيادة التشكيل البحـــري التابعة له نسخة مماثلة ويتم نقل هذه النسخة بطريقة مأمونة إلى كل تشكيل بحري تخدم فيه ثم يحفظ في قيادة القوات البحرية بعد خروجها النهائـــي من الخدمة وبالإضافة إلى هذا السجل الخاص بالقطعة البحرية ككـــل فـــان ضـــباط طاقمها يمسكون كل حسب اختصاصه سجلات فنية مستقلة لآلات القطعة وأسلحتها وأجهزة الملاحة وأنظمة الكشف المحمولة على متنها[١٨] **(الموسوعة العسكرية ١٩٩٠)**.

٢- السفينة العسكرية:

السفينة في المجال العسكري تعتبر قطعة بحرية كبيرة مصممة أو معدلة لتنفـــيذ مهـــام عسكرية متنوعة يحمل بعضها طابعاً قتالياً في حين يحمل الـــبعض الأخـــر طابـــع المهام المساعدة التي تؤمن قيادة القوات البحرية وتدريـــبها واتـــصالاتها وإعداد المعطيات اللازمة لنجاحها ودعمها إداريا لوجستيكياً وفنياً . وتدخل السفينة **Ship** في عداد قطع السطح Surface Vessels لأنهـــا تـــنفذ مهامهـــا فـــوق سطح الماء على عكس الغواصة Submarine التي تعمل غالباً تحت سطح الماء .

والسفينة **العسكرية** تتميز عن الزورق Craft وهو أيضا من قطع السطح من حيث الحجم والإزاحة (الوزن) والتصميم والمدى وقوة الدفع ، والقدرة علـــى تحمل العوامل الطبيعية في البحر مثل (الرياح الأمواج التيارات) وتختلف عنه من حيث المهام . وتعتبر الإزاحة (الوزن) من أهم المقاييس المتعارف عليها للتصنيف وبموجبها تكون (قطعة السطح) سفينة إذا كانت

إزاحتها (وزنها) أكبر من ٤٥٠-٥٠٠ طن في حين تكون إزاحة (وزن) الزورق أصغر من ذلك . ومهما كان نوع السفينة وطبيعة مهمتها ، فأنها تتألف (تقنياً) من ثلاثة مكونات رئيسية هي : الجسم ، وقوة الدفع ، ومعدات الملاحة .

وهناك مكونات أخرى تختلف من سفينة إلى أخرى حسب مهمتها وفي مقدمتها :

أنظمة التسليح ، والأجهزة الفنية ، وبنية السطح العلوي وطبيعة المنشآت المشادة علية ، ولقد شهدت هذه المكونات عبر العصور تطورات مستمرة نجمت عن التقدم العلمي والصناعي والتكنولوجي وتزامنت مع الاكتشافات العلمية والإنجازات الصناعية التكنولوجية المحققة في حقبة زمنية معينة . ويتقدم التطور الذي شهدته مكونات سفينة القتال صورة لتطور مكونات السفينة بشكل عام نظراً أن سفينة القتال هي اقدم السفن ظهوراً ، وأكثرها استقطاباً لاهتمام مصممي السفن المعدة لأغراض عسكرية إلا أن تباين مهام السفن وأنواعها جعل تطور عدد من المكونات ولا سيما الجسم والأجهزة الفنية والسطح العلوي وأنظمة التسليح يأخذ منحنى مغايراً لتطور مكونات سفينة القتال ومحكوماً بنوع السفينة ومهمتها . ويتوخى تصميم السفينة على اختلاف أنواعها بتحقيق عدد من الخصائص الرئيسية أهمها : السلامة والتوازن والقوة والسرعة ، وكان تامين هذه الخصائص في الماضي يعتمد على مهارة الصانعين وخبراتهم المتراكمة ومع التقدم العلمي الصناعي والتكنولوجي الذي شهد انطلاقة قوية منذ بداية القرن ١٩ اصبح تامين الخصائص خاضعاً لقوانين ومبادئ علمية ثابتة تتعلق بعلوم مقاومة المواد والسوائل المتحركة والسوائل الثابتة واصبح تصميم السفينة مرهوناً بأربعةِ أمور أساسية هي : **نوع حمولة السفينة (ما تحملة السفينة)** .

ووزن هــذه الحمــوّلة وسرعة السفينة ، وطبيعة البحار التي ستعمل فيها ، وذلك نظراً إلى العلاقة المتبادلة القائمة بين هذه الأمور الأربعة من جهــة ، ومهمــة السفينة ومواصفتها ومقاييسها وخصائصها وعناصرها المكــونة الأساســية مــن جهــة أخــرى ونظراً إلى تعدد أنواع السفن المخصــصة لتنفيذ مهام عسكرية قتالية أو شبة قتالية وكثرة التفرعات في كــل نوع ، فقد كان من الضروري تصنيفها انطلاقاً من المهام الموكولة إلــيها ، والــدور الذي تلعبه في الحرب البحرية والحالات الخاصة التي تصادفها[١٩] (انظر : الملحق رقم ١-١).

وقــد تناولت **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢** United Nations Convention on the law of the sea 1982 في المادة (٢٩) **تعــريف السفينة العسكرية أو الحربية** " بأنها السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لهــا جنــسية هذه الدولة ، وتكون تحت أمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكــومة تلــك الدولــة ويظهر في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية " .

وقــد أشارت المادة (٣٠) من الاتفاقية بأنة إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانــين وأنظمــة الدولــة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الــساحلية أن تطلــب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور. أما المادة (٣١) مــن الاتفاقية فقد وضحت بأنه تتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو ســفينة حكومــية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدول الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية

أو لغيــرها من قواعد القانون الدولي وتنص المادة (١٠٧) من الاتفاقية على انه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائــرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على إنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك .

كما تنص المادة(١١٠) منح السفن الحربية حق الاشتباه في للسفن الأخرى في أن السفينة تعمل في القرصنة أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق أو فــي الــبث الإذاعــي غير المصرح به ، وقد أظهرت المادة (١١١) من الاتفاقية الحق في تطبيق مفهوم الأمن العسكري البحري فقد أشارت تلك المــادة بأنة يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة .

ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخــل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة(*) للدولة القائمة بالمطاردة ، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع .

ولــيس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة ، ولا يجــوز القــيام بالمطــاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من اجل حمايتها ، وينطبق حق المطاردة الحثيثة ،مع مراعاة ما يقتــضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو علــى الجــرف القاري(*)بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامــة فــي الجــرف القــاري ، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري ، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة .

وقـد أشـارت نفس المادة من الاتفاقية بأنة ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجـرد دخـول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمـي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخري . ولا تعتبر المطاردة الحثيثة قـد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها ، بان السفينة هدف المطاردة ،أو أحد زوارقها

أو قـواربها الأخـرى التـي تعمـل كفريق واحد وتستخدم السفينة هذه المطاردة كسفينة أم موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون علية الحال داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فـوق الجـرف القاري .ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضـوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها ؛ وقد حددت تلك المادة بأنة لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا **سفن حربية أو طائرات عسكرية** أو غيرهما من الـسفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك [٢٠] **(UNCLS 1982)**

وقد وضع الـربان **دكتور مدحت خلوصي** تعريف لمفهوم **الأمن العسكري البحـري** " بأنـة الإجـراءات التي تتخذها القوات البحرية بكافة فروعها وأجهـزتها وسفنها لحماية الدولة من أي عدوان أو تجسس أو ترصد أو تخريب مع توفير الحماية للمنشآت البحرية الثابتة والمتحركة من هجمات العـدو وتخـريباته والقبض على سفن القرصنة والأعمال الأخرى الغير مشروعة مثل الإرهاب والتهريب بمختلف أنواعه وتلويث البيئة البحرية وضبط السفن التي تعمل في تجارة الرقيق[٢١]**(خلوصى ٢٠٠٦)** .

بـ مفهوم الأمن البحري في واقعه العملي:

يطـــبق فـــي الوقت الراهن مفهوم الأمن البحري في واقعة العملي على مجـــال النقل البحري والمواني على الرغم أن هذا المفهوم قد اتضح فيما ســـبق بأنة يرتبط أيضا باتجاه أخر وهو القوات البحرية الرسمية ، ولذلك فقد أطلق على هذا المجال التخصصي في نطاق المجتمع البحري مسمى الأمـــن العسكري البحري ، ولهذا السبب تسعى الدراسة إلى إعادة النظر فـــي المسمى المتداول عن مفهوم الأمن البحري في مجال النقل البحري والموانـــي والـــتطلع إلـــى مسمى الأمن الاقتصادي البحري . ولكن قبل الشروع في توضح كيفية التغيير يجب أولا توضيح ماهية الأمن البحري فـــي واقعـــة العملـــي في الوقت الراهن الذي تم تطبيقه على مجال النقل البحري والمواني وذلك على النحو التالي:-

أولا _ بدايات التفكير البحثي عن الإجراءات الأمنية في النقل البحري:

علـــى الرغم أن مفهوم الأمن البحري بدأ تداوله رسميا وتم اقترانه بالنقل البحري والمواني بناء على المؤتمر الدبلوماسي عام ٢٠٠٢ لتعزيز الأمن البحـــري بحـــضور وفـــود الـــدول الأعـــضاء للمنظمة البحرية الدولية (IMO) International Maritime Organization وفقاً لمقترحات الأمـــين العام للأمم المتحدة والتي انبثق عنه مقترحات (IMO) على أن تـــصدر مدونة الإجراءات الدولية لأمن السفن والمواني تدخل حيز التنفيذ فـــي عـــام ٢٠٠٤ . إلا أن هـــذا المفهوم كان متواجد من قبل وذلك منذ تأســـيس مجلـــس الأمن البحري في عام ١٩٨٨ Maritime Security Council (MSC) .

وكانـــت هناك اجتهادات بحثية تتطلع إلى وجود قواعد وإجراءات أمنية دولـــية يجـــب أن تـــرتبط بالسفن والمواني وقد سعت الدراسة لمحاولة التعرف والاستطلاع على تلك المحاولات الفكرية حتى اتضح أن بدايات

التفكير البحثي ترجع إلى باحث مصري وهو الربان **عصام بدوي**[*] وذلك من خلال مقابلة معه بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦ من اجل التعرف على بدايات تطلعاتـــه البحثـية عن وجود مفهوم للأمن البحري يرتبط بالنقل البحري والمواني.

ويـــشير **الـــباحث عصام بدوي** " بأنه أثناء إعداد رسالة الماجستير وكان موضوعها " تطوير الإجراءات الأمنية على متن السفن : إرشادات موجه للـــبحارة المصريين " Development of Security measures on Board ship : Guidelines for Egyptian seafarers ، والتـــي تم مناقـــشتها عـــام ١٩٩٩ فـــي الجامعة البحرية الدولية في السويد التابعة (IMO)[٢٢] ، انـــه قـــد لـــوحظ أن هـــناك خلط في المفاهيم لدى بعض البحريين بين مفهوم الأمن على متن السفن وبين مصطلح السلامة البحرية ، وقد وصل هذا الخلط الفكري على انه ينظر إلية باعتباره وسائل لتأمين البـــضاعة المحمولة ، ولذا حاولت رسالة الماجستير التي أعدها أن تضع أسس فكرية مستقبلية للإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني للتميز بين هذه الإجراءات وإجراءات تحقيق السلامة البحرية أو التامين البحري الخـــاص بالبضائع أو التامين الخاص بالسفينة في حد ذاتها ضد الحوادث أو غير ذلك " .

ومن خلال المقابلة مع **الباحث عصام بدوي** تم استطلاع رسالة الماجستير ، وقد اتضح أنة قد أشار في بداية رسالته البحثية إلى انه على الرغم من وجـــود قـــواعد دولـــية ترتبط بالسلامة البحرية ، والتي تستمد جوانبها التنفيذية من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار١٩٧٤ (SOLAS) إلا انه لم يوجد خلال فترة إعداد الرسالة أي اتفاقية أو معاهدة دولية تتطرق إلى إجراءات أمنية للسفن والمواني[٢٣](**BADWI 1999**).

وقد وضح للباحث من خلال الاطلاع على الرسالة الخاصة بالربان عصام بـــدوى أن الموضـــوعات المقتـــرحة للإجراءات الأمنية قد تضمنت كل من :-

١- المخاطر الأمنية للسفن والمواني .

٢- الخطط الأمنية للسفن والمواني وتشمل كل من :

أ- تقيم الخطر الأمني .

ب- إدارة الخطر الأمني .

ج- التطبيقات الأمنية الفعلية .

٣- خطة أمن السفينة وتشمل كل من :

أ- العوامل التي تتوقف عليها الخطة الأمنية .

ب- المسح الأمني للخطة الأمنية .

وقـــد تـــناولت أيضا الرسالة من خلال ثلاث عمليات أساسية تهدد الأمن المرتبط بالسفن والمواني التجارية هي : **الأولى : القرصنة Piracy** حيث قد عرفت الدراسة سمة **القرصان البحري** : بأنه ذلك الفرد الذي يرتكب الجـــريمة تحت تهديد السلاح ولا يعنيه الضحية ولكنه يتخذ العنف مصدر لإتمام أغراضه الإجرامية الذي قد يؤدي إلى القتل ودائما يكون وراء هذا الهجـــوم أغـــراض مالية كسرقة أموال السفينة أو أمتعة أفراد الطاقم أو سرقة البضائع أو الاستيلاء على السفينة نفسها .

وقـــد تناولت أيضا الدراسة مخاطر القرصنة والإجراءات الأمنية الواجب اتخاذها لمنع القرصنة .

ثم عرضت الدراسة لأنواع القرصنة مثل : الهجوم السريع قصير الوقت والهجوم الطويل المدى والهجوم الدائم ..

الثانية : المتسللين Stowaway:

وقـد وضـحت الدراسة أن الشخص المتسلل هو الذي يتسلل على متن السفينة بغرض الهروب إلى مكان أخر أو دوله أخرى دون وجود وثائق رسمية .

الثالثة :الإرهاب البحري Maritime Terrorism:

وقـد أشـارت الدراسـة أن هذه العملية تستهدف الهجوم على السفن أو الموانـي أو المنـشآت البحرية بمختلف أنواعها بواسطة أفراد تهدف إلى التخـريب نتيجة أهداف ما وقد تناولت الدراسة نماذج واقعية للسفن التي تعرضت للهجمات الإرهابية خلال فترات زمنية ترجع إلى الثمانينات.

ويوضـح الـباحث عـصام بدوي **خلال المقابلة** أن الإرهاب والقرصنة والتـسلل والأفعال الغير مشروعة في البحر هي مشكلات فرضت نفسها عالمـيا لتأثيـرها الـضار على صناعة النقل البحري وهى ليست وليدة الـساعة وقـد زاد الاهـتمام بها عام ١٩٨٥ بعد حادثة اختطاف السفينة الإيطالـية Achille Lauro واحـتجاز مـئات الأشخاص وأعقب ذلك اجـتماع دول فرنـسا وإيطاليا وإنجلترا وأمريكا لوضع أولى التوجيهات الخاصـة بالـسفن وفى التسعينيات استمرت ظاهرة المتسللين في السفن والأفعال الغير مشروعة وعادت القرصنة من جديد في عدة مناطق بحرية دولـية وتأكـدت مـشكلة الإرهـاب عام ٢٠٠٠ بحادثة المدمرة COle الأمريكية في اليمن ومع أحداث الحادي عشر

مـن سـبتمبر ٢٠٠١ في الولايات المتحدة الأمريكية التي راح ضحيتها آلاف القتلـى طفـت مـن جديـد الحاجة الملحة إلى الأمن العالمي ضد الإرهـاب وطالـبت الـولايات المتحدة الأمريكية وعدة دول أعضاء في المـنظمة البحـرية الدولية (IMO) السرعة في وضع قواعد دولية تهتم بأمن السفن في البحار والموانى .

وقـد قامـت المـنظمة بالعديـد من الدراسات واللقاءات والاجتماعات المـتلاحقة لوضـع القواعد الدولية لأمن السفن والمواني والتي أقرت في الجلـسة 76 للجنة السلامة البحرية والتي سميت (ISPS Code) وطلبت المـنظمة من الدول الأعضاء الاهتمام بدعم الإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني ، وتفعيل الثقافة الأمنية في مجال النقل البحري لدى أطقم السفن مما يخدم تدفق التجارة الدولية وبما يحقق استعداد السفن والمواني لمـواجهة احتمال التعرض للهجمات الإرهابية والأشكال الأخرى للجرائم المنظمة بحيث لا تتعارض

هذه الإجراءات والمهام مع تمتع أفراد الطاقم بالحقوق والحريات الأساسية للأفـراد دون تميـز كمـا اقرها القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولـي للاجئـين ومنظمة العمل الدولية . **ويعرف الباحث عصام بدوي** الإجـراءات الأمنية على متن السفن والمواني " بأنها مجموعة إجراءات يتخذها ملاك ومشغلي وإداري السفن وإدارات تجهيزات الميناء ومنشآت أعمـال الحفر والتنقيب بالبحر وأي هيئات بحرية أخرى من أجل الحماية مـن الإرهـاب والتخريب والتسلل والهجرة غير القانونية وطالبو اللجوء السياسي وجرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والمنشآت البحرية الأخرى [٢٤] **(مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦)** .

ويتـضح من ذلك أن الفكر البحثي البحري المصري قد تطلع إلى وجود قـواعد عالمية تحدد الإجراءات الدولية للأمن على متن السفن والمواني منذ عام ١٩٩٩ ، وهذا الفكر البحثي تم مناقشته ومنحة درجة الماجستير من قبل الجامعة البحرية الدولية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وبالتالـي فترجع بدايات التفكير لتلك الإجراءات الدولية التي تم تنفيذها عالميا إلى بدايات **التفكير البحثي البحري المصري** .

ثانيا- التنفيذ العملي الوظيفي للإجراءات الأمنية في النقل البحري:

وبدأت الإجراءات الدولية الأمنية للسفن والموانى والتي تطلع إليها الفكر البحثي البحري المصري تتبلور أمام المنظمة البحرية الدولية (IMO) خاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ، وقد حظي بأولوية في كل ما يخص بالأمن للنقل البحري والموانى ، وفي ذلك الشأن قامت المنظمة البحرية بإعداد (كود) مدونة دولية ترتبط بإنشاء نظام أمني للسفينة والموانى ، وذلك بغرض تقليل وإنهاء الاعتداءات على السفن كذلك وضع نظم وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية وهجمات القرصنة ، وغيرها من العمليات غير الشرعية التي تهدد أمن السفن وطاقمها وعلى الموانى ، وقد تم إضافة نص كامل بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS 74) الفصل الحادي عشر (XI) الجزء رقم (2) في الإجراءات الخاصة Special Measures بتحسين الأمن والسلامة البحرية وذلك بصياغة نص جديد يسمى (الإجراءات الخاصة لتحسين الأمن والسلامة البحرية) Special Measures to Enhance Maritime Safety and Security [٢٥] (سليمان ٢٠٠٣).

وكذلك عمل دليل كامل لمواصفات كيفية وضع الخطة الأمنية للسفينة والميناء ونماذج للشهادات التي تصدرها الدولة في هذا الشأن وتم المصادقة على هذه المدونة بتاريخ ٢٠٠٢/١٢/١١ على أن تدخل حيز التنفيذ اعتباراً من ٢٠٠٤/٧/١ ، وأطلق على هذه المدونة مسمى **(المدونة الدولية لأمن السفن والموانى)** International Code for the security of Ports and Ships (ISPS code)[*] ؛ وهذه المدونة نصت صراحة في (A) Part المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأحكام الفصل XI-2 الفقرة 3-3 بأنها **لا تطبق على السفن الحربية والوحدات البحرية الحربية المساعدة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغلها**

حكـــومة مـــتعاقدة وتـــستخدم فقط في خدمات حكومية غير تجارية[٢٦] . (ISPS Code)

وتهـدف هـذه المدونـــة إلى تأسيس إطار دولي للتعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات الوطنية وصناعات النقل البحري والموانى بهدف اكتشاف التهديدات الأمنية واتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع الأفعـــال التـــي **تؤثر على أمن السفن والموانى المستخدمة في التجارة الدولية** ؛ وضمان جمع وتبادل المعلومات المتعلقة بالأمن بكفاءة ، وتوفير منهجـــية تقيـــيمات الأمـــن وتضمن تواجد الخطط والإجراءات المتعلقة بالاســـتجابة لمـــستويات الأمن المتغيرة ، وخلق الثقة في تواجد إجراءات أمنية ملائمة **وتطبق هذه المدونة** على سفن الركاب بما فيها سفن الركاب ذات السرعات العالية ، وسفن البضائع بما فيها السفن السريعة التي تبلغ حمولـــتها الإجمالـــية ٥٠٠ طن فاكثر ووحدات التنقيب المتحركة بداخل البحـــر بالإضـــافة إلـــى مرفق الموانى التي تخدم السفن التي تعمل في الـــرحلات اليومـــية ، وقـــد وضحت المدونة ضرورة إنشاء ثلاث فئات وظيفية حتى يتم تطبيق هذه المدونة على اكمل وجه أمنى مستطاع وهذه الفئات الوظيفية الثلاثة هي :

_ الفـــئة الأولـــي _ ضـــابط أمـــن الـــشركة الملاحية Company Security Officer (CSO) [*] **الفـــئة الثانية _ ضابط أمن السفينة Ship Security Officer (SSO) والفئة الثالثة _ ضابط أمن المرفق المينائـــي Port Facility Security Officer (PFSO)**[٢٧]**(ISPS Code) .**

ج- اوجه الاختلاف والتكامل بين مفاهيم الأمن البحري:

ويتضح مما سبق أن مفاهيم الأمن البحري المتداولة في المجتمع البحري أصبحت واضحة وهي مفهوم الأمن العسكري البحري وهو المرتبط بالقوات البحرية الرسمية ، ومفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والموانىء وعلى الرغم من الاختلافات الجوهرية بين المفهومين إلا أن الأمن العسكري البحري يعتبر أداه أساسية لمساعدة تحقيق الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والموانى ويتضح ذلك فيما يلي :-

أولا- الاختلاف بين مفاهيم الأمن البحري:

أن **الأمن العسكري البحري** هو فرع من فروع الأمن العسكري أو الحربي في المؤسسة العسكرية ويرتبط بالأمن القومي على مستوى الدولة أو على مستوى الأحلاف العسكرية عالميا أو القوات العسكرية للمنظمات الدولية على غرار الأمم المتحدة ، ويدخل في مهامه أمور تتعلق **بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني** وبالتالي فان المهام التي يقوم بها الأمن العسكري البحري تجاه النقل البحري والموانى هي مهام مرتبط بالأمن القومي أو الأمن العالمي .

أما **الأمن البحري** المرتبط بالنقل البحري والموانى هو أمن يرتبط **بجوانب وقائية** من مخاطر محددة مثل: **الإرهاب والقرصنة والتسلل والهجرة غير الشرعية والتهريب وتجارة الرقيق والجريمة البحرية المنظمة** بوجه عام وهذه العمليات تؤثر على المجالات الاقتصادية والتجارة الدولية ، ولهذا السبب فقد أشارت **المدونة الدولية لأمن السفن والموانى** (ISPS code)أن هذه المدونة **لا تطبق على السفن الحربية والوحدات البحرية الحربية المساعدة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغلها حكومة متعاقدة وتستخدم فقط في خدمات حكومية غير تجارية .**

ثانيا- اوجه التكامل بين مفاهيم الأمن البحري:

وحتى تتناول الدراسة اوجه التكامل بين مفاهيم الأمن سوف يتطلب ذلك نمـــاذج تطبيقية لتوضح عملية التكامل وسوف تتناول الدراسة نموذجين تطبيقيين لتوضيح التكامل بين المفاهيم وذلك على النحو التالي :-

١- (النموذج الراهن) مجلس الأمن البحري:

Maritime Security Council (MSC) :

مجلس الأمن البحري إنشاء عام ١٩٨٨ وخصص للأمن البحري ويهدف إلـــى تأمـــين عمليات النقل البحري بجميع أنواعه ضد عمليات الإرهاب والقرصنة والسرقة والسطو المسلح وتهريب المخدرات والسلاح والخطف بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية ويضم هذا المجلس كل من :

-المنظمة البحرية الدولية	International Maritime Organization (IMO) (UN)
-دائرة الجمارك الأمريكية	U.S. Customs Service
- خفر السواحل الأمريكية	U.S. Coast Guard
- دائرة الهجرة والجنسية الأمريكية	. U.S. Immigration and Naturalization Service
- الإدارة البحرية الأمريكية	. U.S. Maritime Administration (MARAD)
- القوات البحرية الأمريكية	. U.S. Navy
- وكالة الاستخبارات العسكرية الأمريكية	. U.S. Defense Intelligence Agency
-وزارة الدفاع البريطانية	. U.K. Ministry of Defense
- قطاع البيئة والنقل والمواصلات البريطاني	U.K. Department of the Environment, Transportation
- الشرطة الدولية	. INTERPOL

وغيـــر ذلـــك مـــن الجهـــات التي يرى المجلس الاستفادة من خبراته أو مـساعداته لتحقـــيق المهام التي يقوم بها المجلس في تحقيق الأمن للنقل البحري ؛ ويتضح من هذا النموذج أن هناك تكامل في الوقت الراهن بين طبيعة التنظيمات الدولية والوطنية غير العسكرية مع التنظيمات العسكرية والأمنـــية الوطنـــية من اجل تحقيق هدف موحد وهو تأمين عمليات النقل البحري بجميع أنواعه من الأخطار التي يمكن أن تواجهه وبالتالي اصبح هناك تكامل واضح في طبيعة العمل[٢٨] **(keyboard : MSC)**

٢-(النموذج التاريخي) السفينة التجارية المسلحة دفاعياً:

Defensively Equipped Merchant Ships (DEMS)

وقد أطلق هذا الاسم على أي سفينة مدنية تعمل في مجال التجارة الدولية ، وقـــد قامـــت البحرية الملكية البريطانية خاصة أو الأحلاف العسكرية عموماً بتسليحها وتجهيزها للدفاع الذاتي أبان الحرب العالمية الثانية حيث قـــد تعرضـــت مواصـــلات الحلفاء البحرية والعسكرية والمدنية لهجمات الغواصات وسفن السطح الألمانية ولم تكن قدرات الحلفاء البحرية كافية لحمايـــة الـــسفن والقوافل التجارية لذا وضعت البحرية الملكية البريطانية بـــرنامجاً لتـــسليح أكبـــر عدد من السفن التجارية التي تعمل في التجارة الدولية . وقد تعاونت البحرية التجارية البريطانية عام ١٩٣٩على تزويد السفن التجارية والمدنية بالأسلحة وتدريب البحارة المدنيين على الأعمال القتالـــية وكـــان على البحرية البريطانية تسليح حوالي ٥٥٠٠ سفينة منها حوالـــي ٣٠٠٠ مـــن السفن الكبيرة العابرة للمحيطات ، وحوالي ١٥٠٠ سفينة تجارية ساحلية بالإضافة إلى حوالي ١٠٠٠ من سفن الصيد والسفن الـــصغيرة ، وقد سلحت تلك السفن المدنية بالرشاشات والأسلحة المضادة للطائرات وبمدافع قادرة على الرمي بزوايا منخفضة تمكنها من مواجهة الغواصـــات ، وكانت المدافع المتوافرة في بداية الحرب قديمة حيث قد تم نزعها جميعا من السفن التي خرجت من الخدمة .

وكانــت تلــك المدافــع متبايــنة الــنماذج والعيارات ، نظراً لاضطرار البــريطانيين إلى استخدام كل ما يمكن أن يفيدهم في مواجهة الغواصات والطيران الألماني في البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي .

وقــد أطلــق البــريطانيون علــى سفنهم التجارية المسلحة أسم (**السفن الــتجارية المسلحة دفاعياً)(DEMS)** وقد عمل على هذه السفن ضباط البحــرية الــتجارية المتطوعين الذين حملوا بعد تطوعهم رتب عسكرية تتناسب مع زملائهم العسكريين ثم قامت البحرية الملكية البريطانية بتجنيد المــزيد مــن المتطوعين لتلبية الحاجات المتزايدة من المدنيين ، ووصل الأمــر إلــى استعارة العناصر من القوات المسلحة وتأمين ما أمكن من المدافــع والمدفعيــين مــن الجيش حتى لا تضعف قدرات السفن القتالية واضطرت البحرية الملكية للتخلي عن بعض حاجتها من المدافع المضادة للطائــرات لتــزود بها السفن التجارية المسلحة دفاعياً . ومع نهاية عام ١٩٤٠ كــان قــد تــم تسليح ٢٤٠٠ سفينة بريطانية وكان على بريطانيا متابعة تسليح سفنها وسفن حلفائها وخاصة في دول الكومنولث وبالإضافة إلى ذلك قامت البحرية البريطانية بمصادرة بعض سفن الركاب البريطانية التي تتميز بسرعة نسبية وسلحتها بما توافر لديها من أسلحة بما في ذلك المدافع من عيار ٦ بوصات ووصل عدد هذه السفن حوالي ٦٠ سفينة تم تحــويلها إلى "طرادات تجارية مسلحة" Armed Merchant Cruisers استخدمت في عمليات الدوريات وغرق منها حوالي ١٥ على الأقل .

ومــع نهايــة الحــرب العالمــية الثانية عام١٩٤٥ كانت بريطانيا ودول الكومــنولث قــد سلحت حوالي ٩٥٠٠ سفينة منها ٥٦٠٠ من عابرات المحــيطات ،ولقــد ساهمت السفن التجارية المسلحة دفاعياً في الجوانب العــسكرية والحــربية ضد الغواصات والطائرات الألمانية وبخاصة في معــركة الأطلسي عام١٩٤٢ إلا انه ليس هناك أي إحصاء دقيق عن عدد

الخسائر التي ألحقتها بالسفن والغواصات والطائرات الألمانية [29] (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠) .

وقد اتضح من النموذجين السابقين : أن هناك تكامل بين التنظيمات التي تحدد مفاهيم الأمن البحري وبالتحديد في **الجانب العسكري والجانب النظامي** . لان الأمن العسكري البحري له جوانب **عسكرية وحربية** أما النقل البحري له جوانب **نظامية وقائية** ؛ وعلى الرغم من الاختلافات والتكاملات بين هذه الجوانب . فهناك ضرورة في الوقت الراهن وهي التطلع لتحديث مفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري وهذا التحديث يجب أن يرتبط بكافة اتجاهات مفهوم الأمن البحري ويمكن تناول ذلك على النحو التالي :-

د- الإطار المستقبلي لتصحيح مفاهيم الأمن البحري

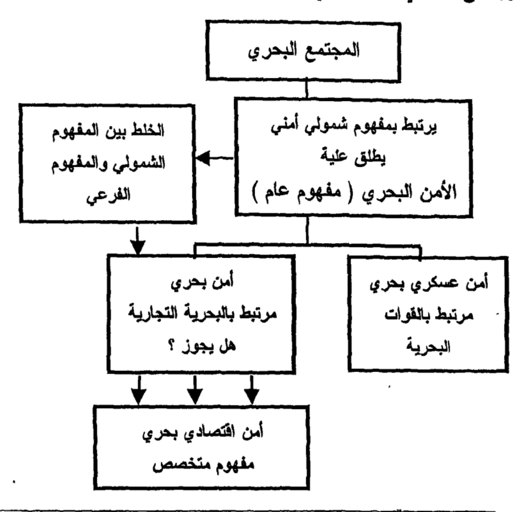
حينما تقصد الدراسة تحديث مفهوم الأمن البحري بوجه عام . فمعنى ذلك أنها تقصد المفهوم المرتبط بالمجتمع البحري ككل وليس على فئة محددة من فئات هذا المجمع . وسوف تتناول الدراسة ذلك فيا يلي:

أولا _ شمولية مفهوم الأمن البحري:

أن الأمن البحري يعتبر مفهوم شمولي نطاقة الأساسي هو المجتمع البحري ، ولذلك يجب أن يكون هناك تصنيف واقعي لاتجاهات هذا المفهوم ، وكما وضحت الدراسة من قبل أن القوات البحرية الرسمية ترتبط بمفهوم يطلق علية الأمن العسكري البحري . **فهل يجوز أن يطلق على المفهوم الذي يرتبط بالنقل البحري والموانى (البحرية التجارية) أمن بحري ؟ أم يجب أن يصبح ذلك المفهوم ذو طابع اختصاص بالمجال الذي يحتويه ؟**

أن من أهداف الدراسة هو السعي نحو وضع اختصاص مَحدد للمفهوم الأمني المرتبط بالنقل البحري والموانى باعتباره مفهوم أمني ذو جوانب

نظامية وقائية ، ويجب أن يطلق على هذا المفهوم مسمى **متخصص** وفق **طبـيعة الممارسات الفعلية له** حتى يصبح هناك فرق واضح بين المفهوم الشمولي الذي يدرج تحته المفاهيم الأمنية المتخصصة للمجتمع البحري ، ويتضح ذلك في الشكل الآتي:



الـشكل (١-٢) شكل يوضح الخلط بين المفهوم الشمولي الأمني للمجتمع البحري وبين مفاهيمه الفرعية المتخصصة[٣٠] (سليمان٢٠٠٥)

ثانيا- الأمن الاقتصادي البحري فرع متخصص من الأمن البحري:

يعتبـر الأمن الاقتصادي البحري هو المسمى الصحيح في مجال المفاهيم المتخصصة المتفرعة من المفهوم الشمولي للأمن البحري والمرتبط بالنقل

البحـــري ، ويمكـــن إثبات ذلك بالبراهين الواقعية ، أن السبب الأساسي لاســـتخدام المفهوم المتداول حاليا في مجال النقل البحري والمواني وهو **الأمن البحري** كان نتيجة لعدم التدقيق النظري في مجال المفاهيم حينما تم ربط هذا المفهوم بـــ (**المدونة الدولية لأمن السفن والمواني**) **ISPS Code** فمفهوم **الأمن البحري Maritime Security** بدأ يتداول أساسا نـــسبة إلى **مجلس الأمن البحري (MSC)** الذي كان متواجد بالفعل منذ عام ١٩٨٨ واصبح يباشر مهام تأمين النقل البحري بجوانبه الأمنية للدول التـــي تتمـــتع بعـــضوية في تلك المجلس ، اعتماد على عضوية المنظمة البحـــرية الدولية (IMO) بتلك المجلس ، ولكن هذا لا يعني أن المجتمع الدولـــي خـــلال هذه الفترة قد اقر بوجود قواعد وإجراءات دولية لأمن الـــسفن والموانـــي خلال نشأة المجلس ومباشرته لعملة ولهذا السبب كان هـــناك خطـــاء في تداول مفهوم الأمن البحري على مجال النقل البحري والمواني ، وهذا الخطأ نتج عن عدم تحليل المفاهيم المتخصصة وتجاهل الجـــوانب النظرية والمنهجية في تطبيق المفاهيم ذات البعد السوسيولوجي الاســـتراتيجي التـــي ترتبط بالواقع العملي والتي يتم من خلالها تكوين نظرية مثمرة في الواقع النظري والعملي ونتيجة لهذا الخطأ اصبح هناك خلـــط واضح في المفاهيم يرجع أساسا لعدم اختبار المفاهيم قبل تداولها ، ويمكـــن أن تظهـــر الدراســـة بأسلوب مبسط كيفية اختبار مفهوم الأمن البحري الذي تم اقترانه بالنقل البحري وذلك فيما يلي :-

ـ الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي لمفهوم الأمن البحري:

حيـــنما يتم اختبار المفاهيم المتخصصة على غرار مفهوم الأمن البحري الذي استخدم في مجال النقل البحري فيجب البحث عن المجالات الأخرى فـــي المجتمع البحري التي يمكن أن تتعارض مع ذلك المفهوم ولهذا فقد اتضح أن هناك مفهوم أخر وهو مفهوم الأمن العسكري البحري ، ولذلك

اصبح هناك تعارض واضح بين المفاهيم لان مدونة أمن السفن والموانى ISPS Code لا تنطـبق على المجال العسكري وإنما يتم تطبيقها على مجـال الـنقل البحـري ، ولذلك سوف تطرح الدراسة سؤال من خلال الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي لذلك المفهوم وهو :

_ هـل تستطيع المنظمات البحرية التجارية بمختلف مستوياتها الوطنية والإقليمية والعالمية أن تحدد إجراءات استراتيجية في المجال العسكري البحري بمختلف مستوياته ؟

فـي بدايـة وضع أول مؤشر للاختبار أن **الإجابة** سوف تكون صريحة وواضـحة تمامـا وهي : (لا تستطيع هذه المنظمات مهما كانت قدرتها الدولية على تحديد الإجراءات الإستراتيجية في المجال العسكري البحري لان هذا المجال يعتبر **مجال استراتيجي تكتيكي وقائي ودفاعي وهجومي** مـرتبط بالـسياسات العـسكرية والـدفاع الوطني بمختلف مستوياته في المجـتمع الدولـي) والمثال على ذلك : حينما أطلق البريطانيون على سـفنهم الـتجارية المـسلحة أسـم (**السفن التجارية المسلحة دفاعياً) (DEMS)** قد تحولت السمة البحرية التجارية إلى سمة عسكرية حربية ، والفـئات الوظيفية تغيرت أيضا فسمة ضباط البحرية التجارية قد تغيرت إلـى الـسمة العـسكرية بعد أن تطوعوا في القوات البحرية المسلحة ، وبالتالـي فقـد تحـولت الـسمة التجارية الاقتصادية إلى سمة عسكرية حربية(*) .

ولهـذا السبب **فنتيجة الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي** : تتضح من خـلال تغير سمة أو فئة لابد من إجراء تعديل جوهري ، وهذا ما حدث بالفعـل في المثال السابق بان هناك فروق واضحة في المجالات البحرية داخـل المجتمع البحري ، وان استخدام المفاهيم بأسلوب التعميم لا يجوز حيـنما يكـون هـناك تصنيفات واضحة لان ذلك يؤدي إلى الخلط في

المفاهيم ، ولهذا السبب فان الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي يرنوا أن يتم تغير مفهوم **الأمن البحري** في مجال البحرية التجارية إلى مفهوم **الأمن الاقتصادي البحري** نظرا لأنة يرتبط بمجال **استراتيجي نظامي ووقائي بالإضافة إلى السمة الجديدة وهو ذات طابع خدمي .**

٣-١ تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري:

كما أشارت الدراسة في الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي لمفهوم الأمن الاقتصادي البحري بأنة **مجال استراتيجي نظامي ووقائي وخدمي** ، وبالتالي اصبح له ثلاث اتجاهات ترتبط بإطار استراتيجي ذات طابع مستقبلي ، وحتى يتضح هذا الإطار يجب أولا إلقاء الضوء على التطلعات الفكرية العالمية المرتبطة بمفهوم الأمن التي سوف يتم تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري عليها وذلك على النحو التالي:-

أولا – النظرة الاستقصائية عن مفهوم الأمن:

وحتى تتعرف الدراسة على هذا المفهوم لغوياً فيجب استقصائه من معاجم اللغة فنجد في **(معجم المنجد)** قد تناول كلمة "أمن" بمعنى اطمأن ، وفي **(المعجم الوسيط)** أمن أمناً بمعنى : اطمأنّ ولم يخف وهو دلالة على الأمان ؛ وقد فرق **(معجم الأساليب)** بين كلمة **الأمن** وكلمة **الأمان** ، وعلى الرغم من تواليهم في مقام واحد إلا أن كلمة الأمن ترتبط بالقطاع الرسمي القومي أو الإقليمي أو العالمي . آما استخدام كلمة الأمان وحدها فهي تعبير عن بث الطمأنينة وبسط الاستقرار ، ونفى الخوف والقلق عن الأفراد لان التحرر من الخوف يعنى الطمأنينة ؛ ومن ثم يجاز اقتران كلمتي الأمن والأمان فتفيدان معاً كلا المعنيين فيجرى في الاستعمال الحديث قولهم الأمن والأمان[٣١] **(مجمع اللغة العربية : keyboard)** .

وفي الواقع أن كلمة أمن **Security** هي دلاله على (أسم) وتعنى باللغة الإنجليزية أمن أو طمأنينة ، وهذه الكلمة تشير إلى معنى أمن حينما

تـستخدم كمـصطلح لغـوى متخصص ذات أبعاد استراتيجية ومرتبطة بالـضبط الرسمي مثل : **الأمن القومـي** National Security(*) ، **الأمن الإقليمـي** Regional Security(*) و**الأمـن العالمي** World Wide Security(*) ، فهـذه المفاهيم ترتبط في محيط تدرجهم الهرمي بمفاهيم أمنية أخرى مثل الأمن البحري Maritime Security ، والأمن الجوى Air Security .

أمـا كلمة **أمان** فتتشعب إلى معاني مختلفة ، ويرجع ذلك حسب انتسابها إلـى كـونها (اسم) أو مصطلح لغوى متخصص مرتبط بالأمان ؛ وعلى سبيل المثال : كلمة Safety وهي بمثابة (أسم) وتعنى في اللغة الإنجليزية أمـان أو سلامة ، ويرتبط بكل المعنيين مصطلحات لغوية متعددة وعندما تـتحول كلمـة Safety إلى مصطلح لغوى متخصص مثل : **قفل الأمان** المـستخدم في الأسلحة Safety Catch ، **وشـبكة الأمان** Safety Net فمـن الواضـح أن استخدامات هذه الكلمة عندما تتحول لمصطلح لغوى يشير إلى جوانب فنية من اجل توفير الحماية Protection ، ولا تختلف أيـضا باقـي المصطلحات اللغوية المتخصصة المرتبطة بكلمة Safety ولكنها تستخدم بمعاني أخرى مختلفة مثل : **السلامة الصناعية** Industry Safety ، **والسلامة الجوية** Air Safety و**السلامة البحرية** Maritime Safety . فهـذه الجـوانب ترتبط أيضا بالجوانب الفنية من اجل توفير الحمايـة أما كلمة أمان حينما تقترن بالبعد المعنوي **(الأمـان المعنوي)** Morale Safety فترتبط بمجموعة من الخصائص مثل : العاطفة الهدؤ الانـتماء ، المواطنة ، التعاون ، التماسك ، التواضع، الطموحات ،الدعم والإصرار ، الإرادة، الإبداع .

وكلمـة **أمن** تعتبر ذي دلاله رسمية لتنفيذ الضبط المرتبط بوسائل التحكم فـي تنفـيذ تلـك الكلمـة مـن خلال وسائل محدده تعتبر بمثابة مفاهيم

متخصصة هي : **السيادة** Sovereignty وتعتبر الشرعية التي تساعد في تطبيق منهجية الأمن ، والسيادة تتطلب وجود **المسؤولية** Responsibility وهى التي تحدد الواجبات والالتزامات من حيث تنفيذ وسائل الضبط وتنمية الأمان المعنوي ، ويقع على عاتق المسؤولية الحكمة التي تفوق الذكاء والمنطق بل هي حُسن التصرف في كافة المواقف من اجل التطوير وتحدى العقبات ، ومحاولة إزالة المسببات ، وبالإضافة إلى ذلك فالمسؤولية تتطلب في أداء مهامها إلى المعلومات Information وهى العنصر الأساسي لنجاح الواجبات والالتزامات ، وهذه المعلومات ليست مرتبطة فقط بأبعادها الأمنية وإنما أصبحت ترتبط بكافة المعلومات المتخصصة التي تساهم في تحقيق الأهداف المنشودة من التخصص الأمني وهذه المعلومات تتطلب وجود أهداف **والهدف** Goal هو الغاية المطلوب الوصول إليها أو تحقيقها كمادية أو معنوية ، ويجب أن ترتبط الأهداف بعملية أساسية وهى **التنبؤ** Prediction وهو النشاط الذهني الذي يعتمد على المعلومات من اجل توظيفها في التخطيط المستقبلي من اجل التوصل إلى اقرب غايات الأهداف مع الرصد الدائم للمتغيرات ووضع البدائل والمردودات المرتبطة بالتقديرات والاحتمالات ، والتنبؤ يرتبط بدراسات المستقبل ، وترتبط أيضا هذه الوسائل **بالتخطيط** Planning وهو مجموعة من الأهداف المستقبلية التي سوف تتحول إلى إجراءات عملية في المستقبل القريب البعيد ، ولكي تنجح هذه الإجراءات العملية يجب أن ترتبط ارتباط وثيق **بالتنظيم** Organization ، وهو القدرة على تحقيق الإجراءات العملية للتخطيط ووضع الأولويات التي تساعد على تحقق الإجراءات العملية دون أن تتعارض مع المتطلبات الفعلية وحتى تتم عملية التنظيم للإجراءات العملية للأهداف الاستراتيجية يجب أن تعتمد على مبدأ هام وهو **الحماية** Protection وهى مجموعة

الإجـــراءات الـــواجب توافرها لتأمين تنفيذ التخطيط الاستراتيجي وتنمية الأمـــان المعنوي ، والتي تعتمد على **الانضباط** Discipline ، **والارتباط** Correlation ، **والانتشـــــار** Diffusion

(اللامركزية) ، والتدريب Training، والمهارة Skill .

وبناء على **الوسائل السابقة** التي ترتبط بتنفيذ كلمة أمن فيمكن أن تتحول من خلالها هذه الكلمة إلى مفهوم متخصص ، ولكن الحقيقة التي يجب، أن تـــشير إليها الدراسة أن **الأمن يعتبر مفهوم نسبي** ، ولا يمكن أن يتحقق الأمن المطلق في أي تخصص له ، وليس باستطاعة أي فرد أو تنظيم أن يحقـــق مفهـــوم الأمن المطلق لان مفهوم الأمن المتخصص يخضع من وجهـــة نظـــر الدراسة لمراحل نسبية ترتبط **بانعدام الأمن** أو **خلخلته** أو **تـــوازنة** ويمكـــن أيضا أن يصل إلى مرحلة **ما بعد التوازن** ، وإنما لا يـــستطيع الوصول **إلى مرحلة الأمن الشامل أو المطلق** ، ويمكن للدراسة أن توضح مفهوم نسبية الأمن على الوجه التالي :-

_ **النـــسبية الأولى _ انعدام الأمن** _ وهذه النسبية لا تعد مرتبطة بتحقيق أي نسبة من نسبية المفهوم لأنها تفتقد أي وسيلة من وسائل تحقيق الأمن .

_ **النـــسبية الثانـــيةـ الأمن المخلخلـ** وهذه النسبية تعتبر أولى مراحل الاقتران بمفهوم الأمن لأنه يرتبط برؤية لبعض وسائل تحقيق الأمن .

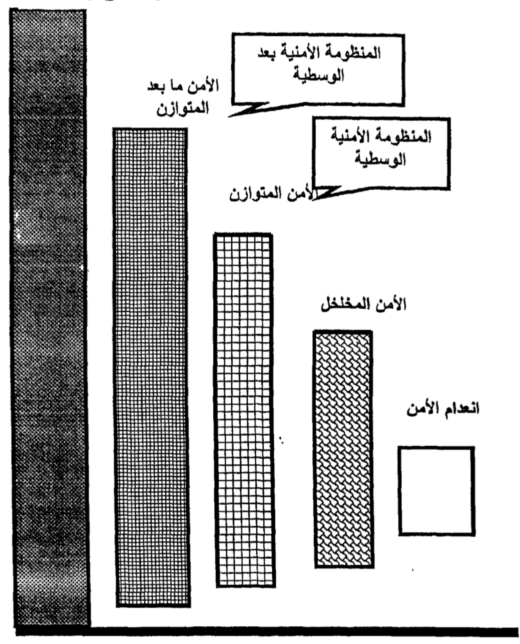
_ **النـــسبية الثالـــثةـ الأمن المتوازن** _ ويمكن أن يطلق علية **المنظومة الأمنـــية الوسطية** لأنه يتلاقى في هذه النسبية مفهوم الأمن بشكل متوازن علـــى الرغم من وجود بعض الخلل الظاهر أو غير الظاهر ، ويمكن أن يطلق على هذه النسبية بالاستقرار المذبذب لأنها نسبية وسطية يمكن من خلال التطوير أن ترتقي إلى نسبية أعلى ، ويمكن أن تنخفض إلى نسبية اقل ، ويتوقف ذلك على مدى التطوير لوسائل تحقيق الأمن .

ـ **النسبية الرابعة ـ الأمن ما بعد المتوازن** ـ ويمكن أن يطلق علية **المنظومة الأمنية بعد الوسطية** ، وتتميز هذه النسبية بالتطوير والتقويم المستدام في ظل المتغيرات التي تحدث عن طريق ملاحقتها بتطوير الأساليب التي تحافظ على نسبية المفهوم .

ـ **النسبية الخامسة ـ الأمن الشامل أو الأمن المطلق** ـ ولا يعد هذا المفهوم من المفاهيم الواقعية ويرجع ذلك لعدم تطابقه مع الواقع الفعلي لأي مفهوم أمنى متخصص .

فمهما كان هناك تطوير مستدام لوسائل تحقيق الأمن فلا يمكن أن يصل مفهوم الأمن في أي مجال متخصص لمفهومه المطلق أو الشامل.

والواقع أن الأمن المتوازن أو المنظومة الأمنية الوسطية هي التي تأخذ حيز التحليلات والدراسات من اجل وضعها النسبي بحيث لا يتغير هذا الوضع إلى المستوى النسبي الأقل كمخلخل أو انعدام **ويمكن للباحث أن يوضح نسبية مفهوم الأمن في الشكل التالي :**



الشكل (١-٣) شكل يوضح التدرج النسبي لمفهوم الأمن[٣٢] سليمان ٢٠٠٥

ويتضح من الشكل السابق (١-٣) أن انعدام الأمن Loss of Security يعتبر مفتقد لكافة وسائل تحقيق الأمن ، أما الأمن المخلخل Rarefaction of Security يتضح به عدم التناسق والعشوائية ولهذا السبب لا يستطيع تكوين منظومة أمنية ،ولكنة يعتبر أول نسبية للأمن ، ويتضح أيضا في الشكل نسبية الأمن المتوازن parallel Security

وهـو اتـساع الثغرات نسبيا ولكنها متناسقة وهذه النسبية تجعله معرض للارتقـاء إلـى نسبية أعلى أو التراجع إلى نسبية اقل ويظهر أيضا في الشكل **الأمن ما بعد المتوازن** **After parallel Security** وتظهر فيه بعض الثغرات التي تعوق وصوله إلى نسبية الشمولية أو المنظومة الأمنية المطلقة أما **الأمن الشامل أو المطلق** **Comprehensive Security** يتـضح فـي الشكل مدى تماسك وتكامل الثغرات وتكاد تكون منعدمة ، وهـذه النسبية تعتبر في غاية الصعوبة التوصل إليها في أي مجال أمنى متخصص .

ثانيا-التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومة المعاصر:

خـلال مـرحلة التسعينيات قد تناول الفكر العالمي التطلع إلى وجود علم جديد يطلق علية **علم اجتماع الأمن** Sociology of Security وهذا لا يعني أن هذا العلم يشكل وجهة جديدة في مجال علم الاجتماع والدراسات الاستراتيجية على وجه التحديد ، و إنما هو نتيجة طبيعية لما قصده علماء الاجـتماع في المجتمع الدولي خلال مراحل تاريخية للوصول إلى أهداف هذا العلم ، وهذه الاجتهادات العلمية ترجع إلى اكثر من أربعين عام حتى تـبلورت صورتها الاستراتيجية ونشرت في بحث موضوعه " **نحو علم اجتماع الأمن** TOWARD A SOCIOLOGY OF SECURITY " قام بها عالم الاجتماع النيوزلندي " **كيفين كليمينتس** kevin Clements [*] ، وكـان هـذا البحث من الأبحاث المشتركة بين جامعة كانتيربيري كريستشيرش بنيوزيلندا مع جامعة كولورادو في بولدر بالولايات المتحدة الأمريكية .

ويطرح **كليمينتس** في بحثه سؤالا جوهريا وهو **What is security ?** **ويحـاول أن يقـدم أجابه على هذا السؤال بقوله** " أن الأمن Security كلمة منزلقة جدا ويصعب وضع تعريف محدد لهذه الكلمة دون أن تقترن

بمصطلح متخصص لان الأمن في حد ذاته يرتبط بعمليات متعددة ، وان اغلب علماء الاجتماع لا يفضلوا تناول هذا المفهوم بسبب تعدد أبعاده ومستوياته ، ولكن في حقيقة الأمر انه ليس هناك علم اجتماع مميز اكثر من علم اجتماع الأمن .

ومن جانب أخر فان **العلماء** السياسيون Political Scientists يفترضوا بان الأمن يعنى مسألة أساسية لبقاء الدولة ، وعادة فهم لا يبذلوا الجهد الفكري والبحثي من اجل توضيح أو تفسير أبعاد هذا المفهوم أو وضع علم متخصص بدراسة هذا المفهوم ويرتبط باتجاهات واضحة . ففكر العلماء السياسيون قد اتسم بالتكاسل لأنهم ركزوا أفكارهم على كيفية حماية الدولة من أي عدو قائم بالفعل أو احتمال تواجده وهذه الجوانب الفكرية قد حصرت مفهوم الأمن بالقائمين بالعمل الأمني والجيش والأكاديميين الذين يقومون بالدراسات والأبحاث على الصفوة السابقة ، ومن هذا المنطق اصبح مفهوم الأمن مسيطر على بُعد واحد وتم تجاهل الأبعاد الأخرى التي تعطى وجهات نظر أخرى عن تلك المفهوم ، ولذا فان هذا الانغلاق الفكري قد جعل مفهوم الأمن أحد تلك المفاهيم المرتبطة بالتنظيم عند علماء العلوم السياسية ، وبشكل خاص في العلاقات الدولية والتحليلات الاستراتيجية ، ويرجع ذلك أن اغلب هذه الدراسات التجريبية قد بلورت أفكارها فيما سبق على القوتين النوويتين عالمياً طوال الخمسة وأربعين عاما السابقة ، ومن خلال هذا التركيز قد أدى ذلك إلى التحيز نحو التعاريف السياسية والعسكرية بشكل خاص لتناول مفهوم الأمن وتجاهلوا تماما المفاهيم والتعاريف الاجتماعية الأكثر شمولية لأمن التفاعل والعلاقات الاجتماعية على مختلف الأبعاد والمستويات " .

ويشير **كليمينتس** أن اصل كلمة **أمن** ترجع في مصدرها الجذري إلى كلمة "Securus" وهي كلمة باللغة اللاتينية ، وتعني في ترجمتها

الحــرفية "With out Care" بمعنـــى " بدون عناية " أو "خارج نطاق الـرعاية " أو " وراء الاهــتمام " ، ولكــن قواميس اللغة قد عرفت كلمة "Secure" ، وكلمـــة Security بمعنـــى التحرر أو البعد عن الخطر وأيــضا التحرر من الخوف والشك فهم دلاله أيضا على التحرر من القلق وعدم الثقة والابتعاد عن احتمال الفشل ، وهذه الكلمات تدل على الاتزان والثبات والقدرة والقوة في الدعم والعطاء[٣٣] (Morris 1970) .

ويوضـــح **كليمينتس** أن مفهوم الأمن بأسلوبه التقليدي يبرز نوع مختلف من النشاط الاجتماعي الاستراتيجي ذات الأبعاد العسكرية والسياسية على مختلف المستويات الوطنية والعالمية ، وان القادة السياسيين والعسكريين قــد تطلعوا إلى وجود **أمن قومي** دفاعي وأمني وقانوني من خلال وجود الجــيش والــشرطة وتنظــيمات المخابـــرات السرية ، وقد ارتبطت هذه الكــيانات بالسلطة القضائية ، وقد تشعب مفهوم **الأمن بأساليب مستحدثة تدريجياً** ليمتد إلى أرجاء أخرى داخل المجتمع عن طريق تواجد شركات للتأمين على الحياة وعلى المشروعات من اجل الشعور بالطمأنينة وراحة الـــبال Peace of mind ضد المخاطر المحتملة وغير المحتملة ، وهناك شـــركات أخـــرى تكـــرس جهـــودها لحماية **الأمـــن الشخصي** والمنازل والمـــشروعات مـــن خـــلال " أنظمة أمنية " Security Systems مثل **إنـــذارات الـــسرقة والمـــراقبة الإلكتـــرونية والحراســـات الخاصة لأمن الشخـــصيات وغيـــرها مـــن الأنظمة الأمنية المختلفة والتي يطلق عليها الهندسة الأمنية** .

ويـــشير أيـــضا " **كليمينتس** " أن هناك أنواع أخرى لتوفير الأمن ترتبط **بالأمن والسلامة الصناعية** ، وهناك بعض الأفراد داخل المجتمع تحاول توفيـــر أمـــنهم الشخـــصي عن طريق الالتجاء للحصول على تراخيص الأسلحة لتأمين ذاتهم من أي تهديدات محسوسة أو فعلية ومن خلال هذه

الأفكـــار فهؤلاء الأفراد يقتنعوا بأنهم قد حققوا أمنهم الشخصي من خلال شــراء الــسلاح وحملـــه ؛ ويوضح **كليمنتس** أن مفهوم الأمن من خلال الــنماذج الــسابقة يعتبــر شعور داخلي ونظره مشتركة بين الأفراد في المجـتمع ، لان ذلـــك المفهـــوم يعتبر بمثابة حقيقة جوهرية في حياتهم الاجتماعـــية ، وبالتالـــي فالوعي الاجتماعي لمفهوم الأمن يعتبر بمثابة " **متغير تابع** " Dependent Variable.

آما اختلاف الرؤية أو النظرة في تحقيق هذا المفهوم فتعتبر بمثابة " **متغير مـــستقل دينامي** " Dynamic independent variable والهدف من هاتـــين المتغيرين هو الوصول إلى تأسيس فعلي لمفهوم معاصر للأمن الــذي يعتبر كعملية اجتماعية استراتيجية ، ويعتبر أيضا عنصر هام في العلاقـــات الاجتماعـــية وبـــدون هـــذا المفهـــوم تصبح الحياة محفوفة بالمخاطر .

ويـــرى **كليمنتس** أن هناك تنافس دائم بين الصفوات المهيمنة على الأمن بان قوة الدولة ترتبط **بالقدرة العسكرية الشاملة** Extensive Military Capability لان هـــذه القدرة تؤدي إلى تشيد المظهر العام للأمن الذي يـــضمن ســـلامة المؤسسات الرسمية ، وان اغلب وجهات النظر الفكرية تـــؤيد وجهات نظر الصفوات المهيمنة عن الأمن وأيضا بان هذا المظهر العـــام هو ضروري أيضا لحماية المجتمع ككل ، ولكن مع هذا التصور هـــناك أيـــضا عمليات أساسية مرتبطة بأمن المجتمع يجب أن تتكامل مع المفاهـــيم السائدة عن الأمن الذي يتحقق باستخدام القوة ، وهذه العمليات الأساســـية تكمن بين **السياسة الاجتماعية** Socio-Political **والاقتصاد** Economic والتـــي تؤدي بدورها إلى التكامل من اجل الوصول لمفهوم **الأمـــن الأعلـــى للأفراد** Maximal Security for individuals الذي يساعد على تكوين الشعور بالأمان في الأمم .

ويوضح " **كليمينتس** " أن مع التطور الذي مر بالحياة الاجتماعية فتعتبر النظرة المعاصرة إلى الأمن اكثر شمولية بخلاف النظرة التي تبناها **الفكر الواقعي أو المدرسة الواقعية** التي وضعها " **توماس هوبز**"(*) وان على الباحثين النظريين المعاصرين من أنصار فكر **ما بعد الحداثة** Post modern يجب آلا يعيقوا أنفسهم أو يتقيدوا بالنظرة التقليدية عن الأمن والتي تبناها "**هوبز**" **ومدرسته** الواقعية على الرغم أن هذه المدرسة قد ساعدت خلال مراحل تاريخية سابقة على البدء في التفكير لمواجهة الصراعات والمنازعات الإنسانية ، لان المدرسة الواقعية أظهرت طبيعة الشرور الإنسانية ، ولهذا السبب أن اغلب المفكرين الذين ينتمون إلى الفكر الواقعي يركزون اهتماماتهم البحثية وكتاباتهم الفكرية على الأمن بمفهومة التقليدي الذي يعتمد على التنظيمات الأمنية والعسكرية كمطلب أساسي للاستقرار الوطني .

ويشير **كليمينتس** بأنه على الرغم من القاعدة البنائية للتعريفات الفكرية المتداولة عن الأمن بمفهومة الخارجي ألا أن هناك فرضيات أيدلوجية وفلسفية عن هذا المفهوم تنقسم إلى **اتجاهين أساسيين:**

الاتجاه الأول : الاتجاه الواقعي :

ويركز على توازن القوى الإقليمية والإعداد الدائم لفكر الأخصائيين العسكريين عن الاحتمالات المسلحة الناتجة عن الصراعات وكافة أنواع التهديدات في المجتمع الدولي مع مراعاة كافة الاحتمالات التي تهدد المصالح الوطنية ودراسة الوسائل الاستراتيجية التي يمكن أن يتحقق من خلالها الأمن .

لاتجاه الثاني : الاتجاه المثالي:

أن الأمن الخارجي يمكن أن يتحقق بأساليب السيطرة والضبط الاجتماعي فــي العلاقات الخارجية دون اللجؤ إلى التهديد المسلح ، وذلك عن طريق اســتخدام الحــصانات الدولــية مــع تفاعل السياسات الخارجية بإطارها الاجتماعــي ، وإمكانية تسوية المنازعات بين الدول بالطرق السلمية عن طــريق المفاوضـــات الدولــية ومــن خلال إبرام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية .

وقــد حاول " كليمينتس " أن يضع **نظره معاصرة عن الأمن من منظور اجتماعــي اســتراتيجي** " بان الأمن يعتبر عملية اجتماعية استراتيجية ونــسبية ترتبط ببعض الخصائص الغريزية التلقائية ، وهذه العملية تحقق أهدافها من خلال المجالات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ذات الإبعاد الأمنــية التـــي تمكـــن الأفراد من العيش والتنقل بدون خوف من التهديد بالعــنف المباشر أو غير المباشر ، وتعزيز العلاقات التكاملية عن طريق المفاوضـــات التي تهدف إلى تحقيق التعاون والوقاية من العنف وتعزيز تسوية المنازعات بالطرق السلمية"[٣٤] (**Clements1990**) .

ثالثاً- بناء مفهوم الأمن الاقتصادي البحري:

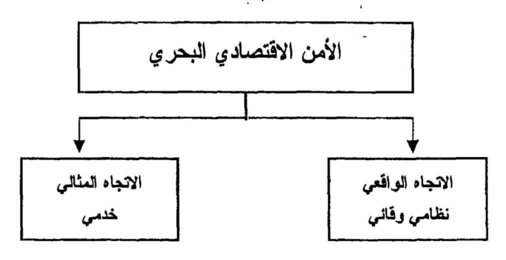
ويتضح من خلال التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومة المعاصر أنة يتخذ اتجاهين أساسيين هما :

_ الاتجاه الأول _ هو الاتجاه الواقعي :

الــذي يعــتمد علـــى التنظــيمات الأمنية والعسكرية والتي يطلق عليها الاتجاهــات الاجتماعــية العسكرية Military Sociological Trends وينــضم أيــضا في هذا الاتجاه **الاتجاهات النظامية الوقائية** على غرار الإجــراءات الأمنية في مجال البحرية التجارية من خلال تحقيق التعاون الذي يمكن من العيش والتنقل بدون خوف من التهديد بالعنف المباشر أو غير المباشر .

_ **أما الاتجاه الثاني _هو الاتجاه المثالي** : الذي يعتمد على الإبعاد الاجتماعية والـــسياسية والاقتصادية عن طريق تعزيز العلاقات التكاملية المجتمعية ، وتعزيـــز حل وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق السلمية وهذا هو **الاتجاه الخدمي** في الأمن الاقتصادي البحري .

وبالتالـــي **فمفهـــوم الأمـــن الاقتـــصادي البحري يرتبط بالاتجاه الواقعي والاتجاه المثالي معاً دون انفصال ويتضح ذلك في الشكل التالي :-**



الشكل (١-٤) **شكل يوضح اتجاهات الأمن الاقتصادي البحري**[٣٥] سليمان٢٠٠٥)

وبالتالـــي فيمكن للدراسة أن توضح **مفهوم الأمن الاقتصادي البحري** " بأنـــة فرع استراتيجي من فروع الأمن البحري المرتبط بالمجتمع البحري بوجه عام وينبثق إلى **اتجاهين :**

اتجاه واقعي: نظامي وقائي نطاقه مجموعة من الإجراءات والقواعد الأمنية الدولـــية في المجال التجاري البحري تهدف إلى حفظ الطمأنينة والسلامة للسفن والموانى عالميا .

ويـــرتبط أيـــضا **بالاتجاه المثالي** الخدمي من اجل تطوير كافة الخدمات التـــي تعـــزز المنظومة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في المجتمع

البحري وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق والآليات السلمية من اجل الوصول إلى اتفاق بمختلف أشكاله أو اتفاقية أو مد اتفاق .

رابعا- القوات البحرية المصرية ترسخ مفهوم الأمن الاقتصادي البحري (الاتجاه الواقعي):

القوات البحرية المصرية تتمتع بالتاريخ الطويل من الكفاح والبطولات والتحديث والتطوير الذي يواكب المتغيرات التي تحدث على المستوى العالمي ، يشير **الفريق تامر عبد العليم**(*) أن القوات البحرية المصرية في أوضح معانيها هي قوة عسكرية تمارس دورها من خلال قدرتها على تأمين استخدام البحر لدولتها ، وقد استخدمت للسيطرة على المواصلات البحرية ، وللمحافظة على الثروات الطبيعية في البحر لتحقيق الرخاء الاقتصادي عموما كما إنها تقوم بالمساهمة في تنمية المجتمع المصري ، ولها دور رائد في خطط التنمية والمشاركة في التعامل مع الكوارث والأزمات . فمهام القوات البحرية المصرية تتنوع لتغطى العديد من المجالات فنجد أن هناك مهام ذات طبيعة **دفاعية عسكرية** ، ومهام ذات **طبيعة إنسانية** ، ومهام أخرى ذات **طبيعة اقتصادية** ، ومهام أخرى ذات **طبيعة سياسية** .

ويوضح **الفريق تامر عبد العليم** أن **المهام الدفاعية العسكرية** ترتبط بتوفير الحماية للمياه الإقليمية بالبحرين المتوسط والأحمر وقناة السويس ضد أي تهديدات ، وذلك باعتبار أن طبيعة هذه المهام تستلزم استمرار استعداد القوات البحرية بجميع المواقف الروتينية منها والمفاجئة ، وذلك من خلال امتلاك الإمكانيات القادرة على ردع العدو باستمرار للحفاظ على تزويد القوات البحرية المصرية بأحدث الأسلحة والمعدات لان القيادة السياسية والعسكرية في الدولةحريصة دائما على تزويد القوات البحرية بأحدث الوحدات[٣٦] (عبد العليم٢٠٠٥).

أمـــا بالنـــسبة ـ **للمهام الإنسانية**ـ وهو **البعد الجديد** الذي أضيف حديثا لمهـــام القوات البحرية المصرية خاصة في أوقات السلم ، وذلك لما لديها مـــن إمكانـــيات وقـــدرات تقنية حديثة وكفاءات بشرية قد تفوق ما لدى قطاعات أخرى من الدولة فتسهم القوات البحرية المصرية تسهم في مهام الإنقاذ والإغاثة ومواجهة الحوادث البحرية الجسيمة والكوارث الطبيعية .

أما **المهام الاقتصادية** فيوضح **الفريق تامر عبد العليم فتشمل** القيام بمهام تامين المياه الإقليمية ، والمنطقة الاقتصادية الملاصقة لها بما يهيئ مناخ الاستقرار المناسب لجذب الاستثمار ، وكذلك تأمين مصادر الثروة القومية والمتمثلة في حقول البترول والغاز الطبيعي ، والتي يتمركز معظمها في البحـــر أو المـــناطق الـــساحلية ، وبالتالي فان اضطلاع القوات البحرية المـــصرية بدورها في هذا المجال يؤمن البلاد ضد **أعمال التهريب** والتي تـــضر بالاقتـــصاد القومـــي ، وكذا **مكافحة أعمال التسلل والهجرة غير الشرعية** والتي تؤثر تأثير سلبي على الأمن القومي والسلام الاجتماعي ، وقـــد تـــم ضبط ثلاثة مراكب سيرلانكية ومركب في أبو قير وبلانس في مرســـى مطـــروح يحملو ما يقرب من ١٥٠ شخصا يرغبون في الهجرة غيـــر الـــشرعية خلال هذا عام ٢٠٠٥ . أما بالنسبة **للمهام ذات الطبيعة الـــسياسية** وذلـــك مـــن خلال توثيق التعاون مع دول المجاورة الصديقة والـــدول الأجنبـــية الصديقة ودعم الروابط الاجتماعية والثقافية مع الدول العربية والدول المجاورة لنا من خلال القيام بالتدريبات المشتركة والقيام بالـــزيارات الروتينية الرسمية وغير الرسمية لموانى هذه الدول[٣٧] **(عبد العليم٢٠٠٥)**.

ويوضح **الفريق تامر عبد العليم** أن الخطورة الحقيقية تكمن في **الإرهاب** من حيث عدم القدرة على التنبؤ بنوعية أو كيفيته أو مكان تنفيذ ضرباته ، ومن هذا المنطلق تتبع القوات البحرية المصرية استراتيجية وقائية تعتمد

على إحكام السيطرة على السواحل المصرية التي تمتد لحوالي آلفي كيلو متر ، وهى استراتيجية تؤتى ثمارها بالفعل ، ويضيف **الفريق تامر عبد العليم** أن تأمين مصادر ثرواتنا وخطوط مواصلاتنا البحرية ضد الإرهاب تأتى في مقدمة أولويات ومهام القوات البحرية المصرية فالوجود البحري المستمر في مسرح العمليات يؤدي إلى استمرار مراقبة أي أنشطة مريبة مـــع التركيز على المناطق التي تنطلق منها هذه العمليات الإرهابية سواء من الداخل أو الخارج ، وذلك بالتنسيق مع جميع أجهزة الدولة .

ويوضـــح **الفريق تامر عبد العليم** أن استراتيجية مكافحة الإرهاب تعتمد علـــى اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحيلولة دون وقوع الأعمال الإرهابية واتخاذ كل الإجراءات التي من شأنها ردع كل من تسول له نفسه المساس بـــأمن مـــصر واســـتقرارها ، وعلى ذلك فان القوات البحرية المصرية تـــضطلع بمهـــام وقائية عديدة منها ما تقوم به وحدات المرور الساحلي السريعة والتي تقوم بتنفيذ أعمال المرور بصفة مستمرة للسيطرة واحتواء المواقـــف الطارئـــة ، والعمـــل كمفرزة إنذار متقدمة لرصد أي تحركات مـــريبة تقتـــرب مـــن المـــياه الإقليمية المصرية ومواجهة ذلك بالتعاون والتنـــسيق مـــع باقي الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة لو استلزم الأمر ، وفى منطقة خليج السويس حيث المدخل إلى أهم مجرى ملاحي في العالم وهـــو قـــناة السويس فقد تم الاستعانة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حـــيث تـــم إنشاء نظام خدمة مرور السفن (VTS) Vessel Traffic System فـــي خلـــيج السويس وهذا النظام يقوم بإرشاد السفن ومتابعتها خـــلال رحلـــتها في الخليج إلى قناة السويس وخروجا منها ويمكن للنظام رصد ومتابعة نشاط السفينة خلال رحلتها بما يؤمن المجرى الملاحي ضد حـــوادث التـــصادم والجنوح ، وكذلك منع تسلل أي سفن قد تشكل تهديدا للأمـــن البحري بالمنطقة ، فالقوات البحرية المصرية تعتبر كأحد الأفرع

الرئيسية للقوات المسلحة المصرية ، وهى مسئوله عن الدفاع عن حدود الدوله عموما والبحرية خصوصا ضد مختلف التهديدات والإرهاب هو أحد تلك التهديدات الحالية ، ويجرى في الوقت الراهن التنسيق لإنشاء قوة تدخل سريع من القوات البحرية المصرية تتشكل من عناصر من القوات الخاصة البحرية وعناصر من البحث والإنقاذ ووحدات المرور الساحلي السريع لاحتواء المواقف الطارئة بالتعاون والتنسيق مع باقي الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة[٣٨]**(عبد العليم٢٠٠٥)**.

خامسا- صيد الأسماك وعلاقته بالأمن الاقتصادي البحري:

ويتضح من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المادة (٦١) **حفظ الموارد الحية** الفقرة (١) بأنه تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها لمواردها الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وقد وضحت المادة (٦٢) **الانتفاع بالموارد الحية** الفقرة (٢) بان تقرر الدولة الساحلية قدرتها على جنى الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، وعندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جنى كمية الصيد المسموح بها بأكملها ، تتيح للدول الأخرى الوصول إلى منطقتها الاقتصادية الخالصة وتوضح الفقرة (٤) أن يتقيد رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ وبالشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وتكون هذه **القوانين والأنظمة متمشية مع هذه الاتفاقية ويجوز أن تتناول مايلى :**

(أ) إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته ، بما في ذلك الرسوم وغيرها من المدفوعات التي يمكن في حالة الدولة الساحلية النامية وان تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل والمعدات والتكنولوجيا المتعلقة بصناعة صيد السمك .

(ب) تقريـــر الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد صيدها وتحديد حصص الــصيد . سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا آية دولة في فترة محددة .

(ج) تنظـــيم مواســـم الـــصيد وقطاعاته وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها .

(د) تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها

(هـــ) تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها ، بما في ذلك إحــصائيات كمية الصيد ومجهوده والتقارير التي تقدم عن مواقع السفن.

(و) تطلـــب القيام بأذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها ببرامج أبحاث محـــددة عن مصايد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث بما في ذلك اخذ العيـــنات مـــن الكمـــيات المصيدة والتصرف في العينات وابلاغ البيانات العلمـــية المتـــصلة بـــذلك .(ز) وضع مراقبين أو مدربيين على متن هذه السفن من قبل الدولة الساحلية [٣٩] (UNCLS 1982) .

٤-١ خاتمة الفصل الأول:

قد تناول هذا الفصل ثلاث عناصر أساسية هما :

الأول : تحذيد نطاق الأمن البحري بوجه عام ، وقد اتضح أن نطاق هذا المفهوم يرتبط بالمجتمع البحري من خلال **القوات البحرية الرسمية** بكافة تنظـيماتها ، وأيضا **بالنقل البحري** وارتباطه **بالملاحة البحرية وعلاقتهم بالمواني** وكافة التنظيمات البحرية المرتبطة بهم على مختلف المستويات الوطنية والإقليمية والدولية .

ثـم حـاول هذا الفصل من خلال **العنصر الثاني** تحليل مضمون مفهوم الأمـن البحـري بـوجه عام باعتباره مفهوم شمولي يتفرع منه **فرعين أساسـيين : الأمن العسكري البحري** المرتبط بالقوات البحرية الرسمية **و الأمـن البحري (الإجراءات الأمنية)** المرتبط بالنقل البحري والمواني ؛ وكان على الدراسة أن تسعى إلى توضيح الفروق الموضوعية بين هاتين المفهومـين حتـى تـستطيع مـن خلال هذه الفروق أن تحدد ماهية كل مفهوم .

وقـد اتـضح أن **الأمن العسكري البحري** يرتبط بقواعد يحددها التخطيط السياسي العسكري المرتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني المترابطين بـالأمن القومي لكل دولة ببعده العالمي ، وهذه القواعد تختلف من دولة إلى أخري ولكن تظل هذه القواعد متشابهة في وسائل تنفيذها .

أما الأمن البحري (الإجراءات الأمنية) المرتبط بالنقل البحري والمواني يعتبـر مفهـوم اكثـر حداثة على المجتمع البحري خصوصا بعد تحديد قـواعده الدولية في عام ٢٠٠٢ وتطبيق هذه القواعد من خلال (ISPS Code) فـي عـام ٢٠٠٤ ، وبالتالي فقد ظهرت في المجتمع البحري قواعد دولية جديدة تحدد المفهوم الأمني لإجراءات الأمن الدولية على متن السفن والمواني .

ثـم حاولـت الدراسـة من خلال هذا الفصل أن تتناول أوجه الاختلاف والـتكامل بـين مفهوم الأمن العسكري البحري ، ومفهوم الأمن البحري المـرتبط بالنقل البحري والمواني ، وقد اتضح أن كل مفهوم يختلف عن الأخـر علـى الـرغم أن من اوجه التكامل فيما بينهم في بعض المهام خـصوصا الأمـن العسكري البحري فهو يعتبر الأداة الأساسية لمكافحة كافة العمليات التي تهدد الأمن في النقل البحري والمواني وذلك بموجب ارتـباطه بالـسياسة العـسكرية والدفاع الوطني وقد اتخذ هذه الواجبات صـراحة بمـوجب المادة (١١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ . أمـا الأمـن المرتبط بالنقل البحري والمواني فهو أمن بحري نظامـي ووقائي ولهذا السبب أصبحت المدونة المرتبطة به لا تطبق على الـسفن العسكرية الحربية بمختلف أشكالها وقد تناولت الدراسة نموذجين حاولـت أن تظهـر مـن خلالهم اوجه التكامل عبارة عن نموذج للوقت الـراهن وهو مجلس الأمن البحريMSC ونموذج تاريخي وهو السفينة التجارية المسلحة دفاعياً DEMS .

أمـا العنصر الثالث والأخير من هذا الفصل فقد ركز على تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاعتماد على الإطار المستقبلي لكيفية تصحيح اوجه الخلط بين مفاهيم الأمن البحري ، بداية من توضيح شمولية المفهـوم العـام للأمـن البحري الذي يدرج تحته مفهوم الأمن العسكري البحـري والمفهوم الجديد الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري والمواني والبحـرية الـتجارية بوجه عام ، وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري ليحل محل مفهوم الأمن البحري الذي شاع استخدامه في النقل البحري ، وقد حددت الدراسة هذا المفهوم الجديد بعد النظرة الاستقصائية عن مفهوم الأمـن ، وأيـضا من خلال التعرف على التطلعات الفكرية العالمية عن

مفهوم **الأمن المعاصر** ، واتضح انه يعتمد على اتجاه واقعي وأخر مثالي ، ثم أخضعت الدراسة المفهوم الأمني المتداول في الوقت الراهن في مجال النقل البحري وهو (مفهوم الأمن البحري) للاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي للمفاهيم حتى اتضح عدم مطابقته للواقع العلمي والعملي ، وأما المفهوم الذي لاقى قبول في الاختبار هو **مفهوم الأمن الاقتصادي البحري** نظرا لأنة يرتبط بمجال استراتيجي نظامي ووقائي بالإضافة إلى السمة الجديدة وهو ذات طابع خدمي ، وبالإضافة إلى ذلك قد حاولت الدراسة أن تظهر مطابقة الاتجاه الواقعي للأمن الاقتصادي البحري المرتبط بالنقل البحري ، والذي اصبح مرتبط ببعض التخصصات للقوات البحرية العسكرية ، وهذا النموذج كان مرتبط بالقوات البحرية المصرية التي وضعت الأسس العملية لمفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاتجاه الواقعي . وقد وضح أيضا هذا الفصل علاقة صيد الأسماك بالأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال عرض بعض المواد والفقرات لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي ركزت على حفظ الموارد الحية ، وأيضا كيفية الانتفاع بالموارد الحية وبالتالي اصبح مفهوم الأمن العسكري البحري يرتبط بالمجال الاستراتيجي الوقائي الدفاعي الهجومي .

٥ـ١ هوامش الفصل الأول :

(١)يوسف بن إبراهيم السلوم ، معجم المصطلحات العسكرية الرياض: مكتبة العبيكان " فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية ، ٢٠٠٠، ص١٧٣.

(٢) مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الاسكندرية : منشورات كلية الحقوق جامعة الاسكندرية ،١٩٨٦،ص٣٥.

(٣) عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية للمضايق العربية، الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨،ص ص٧٦-٧٧.

(٤) جمال غلوش ، مصطفى عبد الحافظ ، على عبد اللا ، المؤهلات والمهارات الأساسية لمديري الموانى كضرورة لمواكبة تطوير الموانى (مؤتمر الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) ، الاسكندرية : منشورات الجمعية العربية للملاحة ٢٠٠٢ ،ص١١٠.

(٥) **شكل (١-١) من إعداد الباحث :** يوضح تصنيف مفاهيم الأمن البحري في واقعها العملي وإطارها المستقبلي .

(*) قد وضع الباحث تعريف فيما قبل : للتخطيط السياسي العسكري: بأنه تخطيط لكيفية حماية الدولة بالقوة المسلحة شرعياً مع توجيه أهداف السياسات الأخرى في الدولة لإزالة العقبات التي تواجه تجهيز القوة المسلحة العسكرية والأمنية باعتبارها الحصن الواقي لكيان الدولة الداخلي والخارجي من أي تهديدات أو اعتداءات خارجية تؤثر تأثير سلبي على الأمن القومي والدفاع الوطني . **انظر** : اشرف سليمان دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير غير منشورة القاهرة ، ٢٠٠٢ ، ص ٢٠٦.

(٦) اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي :تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ٢٠٠٢ ، ص ١٩٠.

(٧) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٢.

(٨) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٢.

(٩) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص١٩٣ .

(*) التعبئة العامة: "يقصد بمصطلح "تعبئة عامة" "General mobilization":

ومعنى هذا المصطلح التهيئة والتجهيز لحشد قوى الجيش ومصادر البلاد المادية وطاقاتها البشرية بقصد إعداد الدولة للحرب، كما أنها تعنى أيضاً بأنها مجمل التدابير والإجراءات المتخذة من قبل أعلى سلطة في الدولة لتنظيم الموارد البشرية والمادية للمجتمع بموجب خطة معدة شاملة للانتقال به من حالة السلم إلى حالة الحرب واستدعاء القوات الاحتياطية وتجهيز التدابير المتعلقة بالأمن الداخلي ضد تسلل الأعداء إلى الدولة وتدابير الدفاع المدني وتجهيز المستشفيات لاستقبال حالات الطوارئ وبث التعبئة الاجتماعية والنفسية للمجتمع عن طريق التوجيه الإعلامي لخلق أجواء مؤهلة للقتال وتجهيز التعبئة الاقتصادية أي توجيه الإنتاج لخدمة المجهود الحربي لتوفير العتاد والآلات المطلوبة للقوات المسلحة والدفاع الوطني وإعطاء الأولوية بشكل عام في الإنتاج والاستهلاك والتوزيع لمقتضيات الحرب. ويتم إعلان التعبئة بقرار سياسي من أعلى سلطة في الدولة بموجب أحكام الدستور. انظر : الموسوعة السياسية، "التعبئة العامة" ، الجزء الأول، بيروت المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥، ص ٧٦٧.

(١٠) اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي :تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص١٩٣.

(١١) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٥.

(١٢) الموسوعة العسكرية ،" الدفاع الوطني" ، الجزء الثاني بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ ، ص٤٠٥.

(١٣) الموسوعة العسكرية ،" السر" ، الجزء الرابع ، بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ ، ص١٢٧.

(١٤) الموسوعة العسكرية ،" السر" ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ص١٢٧.

(١٥) الموسوعة العسكرية ،" السر" ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ص١٢٨.

(١٦) الموسوعة العسكرية ، " حرس السواحل " ، الجزء الأول بيروت ،المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨١ ، ص٧٨٣.

(١٧) الموسوعة العسكرية ، " الدورية البحرية " ، الجزء الثاني مرجع سابق، ص٥٢٥.

(١٨) الموسوعة العسكرية ،" سجل القطعة البحرية" ، الجزء الرابع مرجع سابق ، ص١٠٥.

(١٩) **انظر الملاحق :**

الملحق (١-١) التسلسل الهجائي للتسميات التي تطلق على السفن العسكرية حسب نوعها أو دورها .

(*) **المياه الداخلية** :يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل المواني والمرافئ والمراس ومياه البخار الداخلية ، وقد حدد نطاقها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ وتحكمها القواعد التي تحكم الإقليم البحري .

الأرخبيل : مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى ويكون الترابط فيما بينهما وثيقاً .

البحر الإقليمي: البحر الساحلي أو الإقليمي هو الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية والبحر العام .

انظر : محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، الاسكندرية : منشأة المعارف ، (بدون سنة نشر) ص١٢٩

المنطقة المتاخمة : وتعرف بالمنطقة المجاورة فقد أشارت المادة (٣٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ أن الدولة الساحلية لها الحق في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي وللدولة الحق في أن تمارس السيطرة اللازمة من اجل منع خرق قوانينها وانظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة والصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي ولا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى ابعد من ٢٤ميلاً بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي .

(*) **المنطقة الاقتصادية الخالصة** : تنص المادة (٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ بان المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبة تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدولة الأخرى وحريتها للأحكام ذات صلة بهذه الاتفاقية ، وتنص أيضا المادة (٥٦) من نفس الاتفاقية بان للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لفرص

اكتــشاف أو اســتغلال المــوارد الطبيعية وتنص المادة (٥٧) من الاتفاقــية على أنة لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى اكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

الجرف القاري: تنص المادة (٧٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة١٩٨٢ بأنه يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المــساحات المغمــورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحــاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري حتى الطرف الخارجي للحافــة القاريــة أو إلى مسافة ٢٠٠ميل بحري من خطوط الأساس إلى تقــاس مــنها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى هذه المسافة ولا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعــات المــتطاولة المغمورة بأكثر من ٣٥٠ميلاًبحريا من خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، وتنص المادة (٧٧) من نفــس الاتفاقية بان الدولة تمارس على الجرف أو الامتداد القاري حقوقا سياديه لأغراض استكشافية واستغلال موارد طبيعية .

(٢٠) United Nations Convention on the low of the sea 1982

(٢١) **وضــع هذا التعريف** : الربان دكتور مدحت خلوصى أثناء مطالعة الرسالة (ديسمبر ٢٠٠٥ – مارس ٢٠٠٦).

(*) **الــربان /عــصام بــدوي** : محاضر أول بعمادة السلامة البحرية بالأكاديمــية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، استشاري المنظمة البحرية الدولية .

(22) ESSAM ELSAYED AHMED BADAWI''DEVELOPMENT OF SECURITY MEASURES ON BOARD SHIPS :GUIDELINES FOR EGYPTIAN SEAFARERS " ,WORLD MARITIME UNIVERSITY , MASTER OF SCIENCE MARITME SAFETY, MALMO,SWEDEN ,1999,p.9

(23) Ibid., . P . 9

(٢٤) **مقابلة الباحث** : اشرف سليمان **مع الربان** / عصام بدوي **بتاريخ** ٢٠٠٥/٨/١٦.

(٢٥) اشرف سليمان ، اثر المعلومات على أمن المجتمع البحري رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية النقل البحري ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٣ ، ص ٤٧.

(*) **قام الباحث** : اشرف سليمان **بحضور دورة القواعد الدولية لإجراءات الأمن على متن السفن والمواني (ISPS Code)** في الفترة من ٢٠٠٤/٥/٢٣ إلى ٢٠٠٤/٥/٢٥ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(26) International Code for the security of Ports and Ships (ISPS Code) : Maritime Safety Committee – 76 th Session ;2002,p.14

(27) International Code for the security of Ports and Ships (ISPS Code). Op.Cit . P . 11

(*) **قام الباحث** : اشرف سليمان **بالحصول على شهادة ضابط أمن الشركة الملاحية (CSO)** Company Security Officer وفترة اجتياز الشهادة من ٢٠٠٤/٥/٢٦ إلى ٢٠٠٤/٥/٢٨ طبقا للمقرر النمطي الصادر من المنظمة البحرية الدولية (IMO) من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(28) Maritime Security Council (MSC) :- http://www.maritimesecurity.org/intro.htm

(٢٩) الموسوعة العسكرية ،" السفينة التجارية المسلحة دفاعيا" ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ، ص٢٠٥

(٣٠) **شكل (١-٢) من إعداد الباحث** : الخلط بين المفهوم الشمولي الأمني للمجتمع البحري وبين مفاهيمه الفرعية المتخصصة

(*)أنظر: (النموذج التاريخي) السفينة التجارية المسلحة دفاعياً من هذا الفصل ، ص٩٠

(٣١) انظر : شبكة الإنترنت باللغة العربية : البحث بمعجم الأساليب عن كلمة أمن في موقع مجمع اللغة العربية بالقاهرة على العنوان التالي http://www.arabicacademy.org.eg

(*) يعــرف أمين هويدي (وزير الدفاع المصري السابق) **مفهوم الأمن القومي** National Security في كتاباته المتعددة بأنة عبارة عن " الإجراءات التي تتخذها الدولة في حدود طاقتها للحفاظ على كيانها ومصالحها في الحاضر والمستقبل مع مراعاة المتغيرات الدولية : انظر : أمين هويدي ، العسكرة والأمن في الشرق الأوسط وتأثيرها على التنمية والديمقراطية ،القاهرة : دار الشروق ، ١٩٩١،ص٥٤.

(*) ويعرف الباحث : اشرف سليمان مفهوم الأمن الإقليمي Regional Security " بأنــه سياســة مجمــوعة من الدول تنتمي إلى إقليم جغرافــي واحد تسعى من خلاله إلى تنظيم تعاون شامل فيما بينهم للدفاع عن كيانهم وأمنهم واستقرارهم ، وللتصدي لأي قوى أجنبية أو خارجية لمنعها من التدخل في شئونها ، وذلك في حدود ما نص علــيه ميثاق الأمن العالمي الدولي .أنظر : اشرف سليمان ، دور المؤســسة الرئاســية والعــسكرية في تحقيق الأمن القومي :تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص١٤٤.

(*) ويعرف الفكر البحثي العالمي **مفهوم الأمن العالمي** World Wide Security بأنــة " مجموعة من التدابير والإجراءات التي تتخذها المــنظمات والهيــئات الدولية في شكل سياسات منظمة تحاول من خلالها السيطرة على المنازعات بين الدول وتحدد مظاهر ومصادر الانتظام والخلل فيها خلال فترات زمنية محددة . انظر :

Mortonkaplan ,"system and process in international relations",New York,John. Wileys &sons; 1972,p.115

(*)" **كيفــين كليمينــتس** : أســتاذ علــم الاجتماع بقسم الاجتماع جامعة كانتيربيــري كريستشيرش نيوزيلندا (١) واستاذ زائر بقسم الاجتماع بجامعة كولورادو في بولدر بالولايات المتحدة الامريكية .

Kevin Clements : Department of sociology Professor University of Canterbury Christchurch 1;New Zealand." & Department of Sociology Visiting professor University of Colorado at Boulder :USA

(*)**تــوماس هوبــز** Thomas Hobbes : فليسوف إنجليزي ، ومفكر اجتماعــي ، ولــد عام ١٥٨٨ وتوفى عام١٦٧٩ ، وقد كرس حياته للدراسات الكلاسيكية وله العديد من المؤلفات والنظريات .

(٣٢) **شكل(١-٣) من إعداد الباحث** : شكل يوضح التدرج النسبي لمفهوم الأمن

(33)William Morris, Ed., The American Heritage Dictionary of the English Language , Boston :Houghton Mifflin Co. (1970) ,P.1173

(34) Kevin Clements" ‹TOWARD A SOCIOLOGY OF SECURITY ‹ " Boulder, University of Colorado : Working Paper 4, July, 1990

(٣٥) **شكل (١-٤) من إعداد الباحث** : شكل يوضح اتجاهات الأمن الاقتصادي البحري

(*) **الفــريق بحــري تامــر عبد العليم** : قائد القوات البحرية المصرية بجمهورية مصر العربية .

(٣٦) الفـــريق بحـــري تامر عبد العليم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط المواصلات البحرية ضد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات البحـــرية ، تحقـــيقات وتقارير خارجية ، القاهرة : جريدة الأهرام اليومي العدد ٤٣٤١٩ ، بتاريخ ٢٠٠٥/١٠/٢٢ ، ص ٧

(٣٧) الفـــريق بحـــري تامر عبد العليم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط المواصلات البحرية ضد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات البحرية ، مرجع سابق ، ص٧

(٣٨) الفريق بحري تامر عبد العليم ، نفس المرجع السابق ، ص٧

(39)United Nations Convention on the low of the sea 1982

الفصل الثاني

المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي

تمهيد :

ســوف تحاول الدراسة من خلال هذا الفصل أن تقترح إطار للمفاوضات يــرتبط بلغــة الحــوار التفاوضي ، وذلك من خلال الاعتماد على التتبع التاريخــي للمحــاولات التــي قــام بهــا الفكــر الاجتماعي من خلال الــسوسيولوجيا الاســتراتيجية حتى ظهور علم المفاوضات الدولية ومن خــلال الممارسة العملية قد تطلع خبراء العلاقات الدولية أن يكون هناك أفاقٍ جيدة تحوى المفاوضات حتى تغطى كافة المجالات المتخصصة في المجــتمع الدولــي ، وذلك من خلال الاستفادة من ميثاق الأمم المتحدة ، ومحاولــة لوضــع هيكلــية للــتفاوض العام وإطار نظري للمفاوضات باعتبارها لغة الحوار التفاوضي ، وسوف تتناول الدراسة ذلك على النحو التالي :-

٢-١ محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات .

٢-٢ موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض .

٢-٣ المفاوضات باعتبارها إطار للغة الحوار التفاوضي .

٢-٤ خاتمة الفصل الثاني .

٢-١ محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات:

حيــنما تــسعى الدراســة لتــناول محــاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضــات . فيعنى ذلك أن هذا الإطار اصبح له ارتباط بميدان بحثي محــدد ، وله انتماء لنوعية محددة من الدراسات ، فالميدان البحثي الذي ارتــبط به هو ميدان **علم الاجتماع وعلاقته مع علم التفاوض** أما نوعية الدراســات التي تنتمي إليها هي **الدراسات الاستراتيجية** وسوف تتطرق الدراســة إلــى تلك الميدان ، وهذه النوعية من الدراسات بعد أن تتناول الجــذور الأولي لبدايات ظهور علم المفاوضات الدولية وذلك على النحو التالي :-

أ _ بدايات ظهور المفاوضات الدولية:

أن علـــم الاجـــتماع(*) لـــيس فقـــط حصيلة لدراسة الظواهر والمؤسسات والعلاقـــات الاجتماعـــية ، وإنمـــا هـــو علم يتطور مع تطور الجماعات الإنسانية ؛ وخلال مرحلة تاريخية ظهرت اتجاهات متعددة من الدراسات تحت مسمى " **السوسيولوجيا الاستراتيجية**" (*) ، التي تخصصت بدراسة الصراعات المرتبطة بالتفاعلات الاجتماعية على مختلف المستويات من خـــلال " **علم الحروب والصراعات** " أو كما أطلق علية "**البوليمولوجيا** " Pole`mologie ، باعتـــبار أن هـــذا العلـــم يهدف إلى دراسة الحروب والـــصراعات دراسة موضوعية باحثاً عن أشكالها وأسبابها ، ونتائجها بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية وقد نشأ هذا العلم خلال الأربعينيات مـــن القـــرن العـــشرين على اثر الأبحاث التي كانت تهدف إلى الجهود الـــسلمية لكنة لم يقابل نجاحاً علمياً نتيجة عدم القدرة على إيقاف الحروب والصراعات الدولية بمختلف أشكالها وفشل المساعي السلمية التي شكلت حافـــزاً أمـــام الباحثـــين لإرساء قواعد **علم** " **البوليمولوجيا** " لان هؤلاء الباحثـــين حاولوا وضع النظريات السلمية التي تحاول تسوية الصراعات والمـــنازعات من اجل إيجاد سبل أخرى غير الحروب والصراعات من اجـــل الوصـــول إلـــى حالة سلمية مبنية على أسس علمية[1] **(الموسوعة السياسية١٩٨٦)**.

والواقـــع أن " **الـــسوسيولوجيا الاستراتيجية** " التي أدت إلى **ظهور علم البوليمولوجـــيا** بـــدأت تـــتحول إلـــى **علـــم العلاقـــات الدبلوماســـية** " Diplomatic Relations ، " العلم الذي يهتم بتفسير كيفية التفاعل بين الأشخاص الاعتبارية والتنظيمات التي تضم هذه الشخصيات في المجتمع الدولـــي "، وبعد أن فشلت البوليمولوجيا في مرحلة الأربعينيات بتحقيق

أهـدافها السلمية ، قد اخذ نجاحاً باهراً ، وبدأ في التطور نتيجة للصلات والعلاقـات والروابط بين الدول فرادي وجماعي في التنظيمات الدولية ، وقـد اقتـرن **علـم العلاقات الدبلوماسية** في بداياته الأولى بمسمى **علم العلاقـات الخارجـية** أو **علم الشؤون الخارجية للدول** لأنه كان يعبر في بادي ذي بدء عن العلاقات الاجتماعية القائمة بين مختلف الدول ، والتي تنـتج عـن المـصالح المتـبادلة بينهم من خلال مجموعة من القواعد والأعـراف والمـبادئ الدولـية التي تهتم بتنظيم العلاقات التفاعلية بين مخـتلف الـدول والأصول الواجب اتباعها في تفاعلاتهم الدولية ، وعلى الرغم أن مصطلح " **الدبلوماسية** " يرجع تاريخه منذ فترات زمنية قديمة خلال العصور اليونانية والرومانية القديمة ، ومن ثم تطور هذا المصطلح مـع البيزنطيين والعباسيين والفرنجة ، ولكن قد بدأ هذا المصطلح يتبلور مع أول بعثة دبلوماسية دائمة مع تطور الدول القومية [٢] **(خلف ١٩٨٨)**.

ظهر مصطلح " **دبلوماسية** " وصفة **الدبلوماسي** في **نهاية القرن الثامن عـشر** ، وخاصــة بعد **مؤتمر فيينا عام** ١٨١٥ (للتمثيل الدبلوماسي) ، حـيث تطور هذا المصطلح ليشمل تسيير العلاقات السياسية ما بين الدول وإدارتها ، وكل ما يتعلق بها ، ثم تداول مصطلح " الدبلوماسية " واصبح عـرفاً دولـياً مستخدماً في الممارسة العملية في كافة مستويات المجتمع الدولـي مما أدى ذلك إلى تغيير مسمى **علم العلاقات الخارجية إلى علم العلاقـات الدبلوماسـية** نسبة إلى استخدام الدبلوماسية في تقنين العلاقات الدولـية بعـد أن تعددت المؤتمرات الدبلوماسية في **أواخر القرن التاسع عـشر** ، وكان لعالم الاجتماع الألماني **(ماكس فيبر)** [*] الفضل في أول صياغة منظمة للتنظيمات الدولية في شكل منظمة دائمة التواجد فقد ناقش **فيبر** مفهوم التنظيم ضمن معالجته لفكرة الجماعة التضامنية Corporate Group والتـي اعتبـرها تمثل نوعا من العلاقات الاجتماعية الممتدة

والمقيدة في نفس الوقت أي التي تضع قواعد ومعايير لعضويتها ، والتي تسير وفقاً لنظام خاص ومن شأن هذا النظام أن ينظم العلاقات بين الأعضاء في شكل دائم ونظم كما أشار **فيبر** انه يجب على هذه الجماعة أن يكون لها رئيس تعاونه هيئة إدارية ، وقد وضع **فيبر** للجماعة التضامنية ثلاثة معايير يمكن تقسيمها كما يلي :

المعيار الأول : يجب أن تكون للجماعة التضامنية حدود ثابتة ومعروفة تفصل بين من هم أعضاء في الجماعة ومن هم خارج عضويتها .

والمعيار الثاني : وهو معيار القواعد والامتثال من الأعضاء أي عدم سعى الأعضاء إلى تحقيق مصالح خاصة بهم وإنما لا بد وان يكون الهدف هو الصالح العام للجماعة التضامنية .

والمعيار الثالث: وهو معيار القوة بين أعضاء الجماعة التضامنية وتحديد مسئولية كل عضو من أعضاء الجماعة والمقصود بالقوة أي القدرة اللازمة لتحقيق الأهداف المشتركة ، وكان على اثر هذه الصياغة السوسيولوجية ظهور أول منظمة دولية عالمية وهي **عصبة الأمم** League of Nations التي أنشئت عام ١٩٢٠ [٢]**((Weber 1947)** .

ثم بدأت السوسيولوجيا الاستراتيجية في تطوير **علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية** ، الذي يرجع إلى عالم الاجتماع الفرنسي **ريمون آرون** (١٩٠٥-١٩٨٣) الذي قام ببلورة وصياغة واستخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولية بين الدول وقام باستقصاء المعطيات السوسيولوجية التي تقرر قيام الحرب أو السلم ، ومختلف الأشكال التي يمكن أن يتخذها كل منهما ، وذلك في كتابة (السلم والحرب نظرية : العلاقات الدولية) والذي نشر عام ١٩٦٦ ، والذي ساعد على النهوض **بعلم المفاوضات الدولية** الذي اعتمد على

استقصاء وتحليل الاتفاقيات والمعاهدات والقوانين ومواثيق المنظمات الدوّلية من اجل تسوية المنازعات الدولية التي تحدث بين الدول ، وهذا العلم بدا في النهوض بالتحديد بعد **اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية عام ١٩٦١** ، والتي نظمت العلاقات الدبلوماسية وقواعدها وحيثياتها في إطار أهداف ومبادئ الأمم المتحدة من حيث مساواة الدول في السيادة وصيانة السلم والأمن الدوليين ، وتنمية علاقات التعاون والمساعدة بين الأمم ، وأيضا **بعد اتفاقية المنظمات الدولية فيينا ١٩٧٥** ، وبالتالي فطبيعة العمل الدبلوماسي قد مر خلال فترات تاريخية بالعديد من الاجتهادات أو القوانين أو حتى مشروعاتها(*).

وقد ركزت " **السوسيولوجيا الاستراتيجية** " على النهوض **بعلم " المفاوضات الدولية " لاعتباريين أساسيين هما :**

_ **الاعتبار الأول** _ هو فشل " السوسيولوجيا الاستراتيجية " بالنهوض بعلم " البوليمولوجيا " علم الحروب والصراعات " خلال مرحلة الأربعينيات بسبب الاعتماد في تناول النظريات السلمية على تحليل أسباب ونتائج الحروب والصراعات عبر المراحل التاريخية المختلفة وعلى الرغم من ذلك حققت إنجازات مرتبطة **بمقوله " إن كنت تريد السلم فاعرف طبيعة الحرب "** ، فكان مؤسس علم البوليمولوجيا هو المفكر الاجتماعي السياسي **غاستون بوتول** Gaston Bouthoul والذي حاول أن يتناول مختلف النظريات والآراء التي طرحت عن الحرب خلال الفكر الاستراتيجي للقادة العسكريين والمفكرين الاستراتيجيين وبعض النظريات لعلماء الاجتماع مثل : **هربرت سبنسر ، وسان سيمون ، أوجست كونت** ولكن لم يستطيع " **بوتول** " النهوض بعلم " البوليمولوجيا " لأنة حاول أن يتوصل إلى نظريات سلمية لكي تصبح بديلة للحروب مثل ما قصده سان

سـيمون ، أوجـست كـونت " بـان نمـو الصناعة سيضع حداً نهائياً للحروب " [٤] (الموسوعة السياسية ١٩٨٦) .

وبالتالـي فعلم البوليمولوجيا " اعتبر بعيداً عن الجوانب التطبيقية سريعة الحسم للحروب أو الصراعات ، وإنما اتخذ مـنظور إصلاحي على المدى البعـيد الـذي تطلـع إلى التغيير من حالات الحروب والدمار إلى السلم والتعاون المجتمعي على المستوى الدولي .

أمـا _ **الاعتبار الثاني** _ أن علم " **المفاوضات الدولية** " قد ارتكز في بداياته الأولى على حل وتسوية المنازعات حلاً سلمياً عن طريق العلاقات الدبلوماسـية أو عن طريق القنوات الشرعية التي يحددها المجتمع الدولي من خلال المواثيق و الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

ومـن خـلال واقعـة النظري وممارسته العملية اصبح له قاعدة علمية يرتكـز عليها هدفها التطوير ، وقد وضح ذلك **الدكتور محمد بدر الدين زايد**[*] **بقوله** " أن **علم المفاوضات الدولية** يعتبر اعقد المجالات المرتبطة بالـتفاعلات الـسياسية ، والتي تعتبر اكثر الظواهر التي تخضع للدراسة عبر الماضي والحاضر ، وربما في **المستقبل** سوف يتزايد الإقبال عليها مـن حـيث أن **المفاوضات** ميدان شديد الخصوبة لأنها ترتبط بين العلم والممارسة ، وبالتالي سوف يصبح عبء ومسئولية على العلماء والباحثين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية ومنهجية من اجل تطوير تلك الدراسات المستقبلية المرتبطة **بموضوع المفاوضات**" [٥] (بدر٢٠٠٣) .

ويوضـح **الدكـتور محمد بدر الدين** بان المجتمع الدولي يحتاج دائما إلى **الأداة التفاوضـية** نظر للكم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولـية مـثل المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات العالمية متعددة الجنـسيات ؛ ونظـرا للعـدد الـضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات

التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من تعقد وتنوع فني كبير على سبيل مثال : في **المجالات الجمركية** وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع الساسة والدبلوماسيون التصدى لها بمفردهم أو موضوعات **الملكية الفكرية** المرتبطة بمجالات متعددة أو **قضايا البيئة** بتعقيداتها العلمية والفنية وبالإضافة إلى ذلك **كافة المجالات الاقتصادية المتخصصة** مثل : المجالات **التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام**[٦] (بدر٢٠٠٣) .

واعتماداً على آراء خبراء العلاقات الدولية ، سوف تحاول الدراسة استكمال مسيرة **السوسيولوجيا الاستراتيجية من اجل النهوض** بإطار علمي جديد وهو **الإطار النظري للمفاوضات المرتبط بمجالات متخصصة غير التي قصدها علم المفاوضات الدولية .**

وهذا بناء ما تتطلع إلية خبراء العلاقات الدولية بان المجتمع الدولي يضم في الوقت الراهن العدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي في كافة المجالات المتخصصة وبالتالي فعلم المفاوضات الدولية سوف يعتبر النواة الأولى للنهوض **بالإطار النظري للمفاوضات** الذي يرتبط في الوقت الراهن **بكافة المجالات المتخصصة غير العسكرية** لان **السوسيولوجيا الاستراتيجية** حينما **بدأت في** مراحلها الأولى ارتبطت بالبعد العسكري من اجل الوصول إلى **حالة السلم** في المجتمع الدولي .

فقد اصبح هناك مجال اكثر تخصص وهو **السوسيولوجيا العسكرية**[*] التي تختص بدراسة السلم والحرب والذي اصبح لها علاقة مباشرة بعلم المفاوضات الدولية المرتبط بتسوية المنازعات بين الدول خصوصا التي

يــرجع أساســها إلى الأبعاد السياسية والعسكرية والحربية أو شتى أنواع المنازعات الدولية[٧]

(انظر : الملحق رقم٢-١).

ب- علم المفاوضات الدولية نواه للإطار النظري للمفاوضات:

حيــنما تــسعى الدراسة بان يصبح علم **المفاوضات الدولية** نواه لظهور **إطار نظري للمفاوضات** فيرجع ذلك إلى تطلعات **خبراء العلاقات الدولية** بــضرورة وجــود موضــوع متخصص للمفاوضات في المجالات غير العــسكرية أو المــرتبطة بالمــنازعات الدولــية حتى يستطيع أن يتناول المجالات المتعددة التي تشعبت في المجتمع الدولي ذات الأبعاد الاقتصادية والاجتماعــية والبيــئة وغيــرها ، وقد حددت هذه التطلعات أن تطوير موضــوع المفاوضــات يرتبط **بالدراسات المستقبلية** ، باعتبار أن علم **المفاوضات الدولية** قد اختص بتسوية المنازعات الدولية فهو يعتبر النواة الأولــى للنهوض **بالإطار النظري للمفاوضات في المجالات المتخصصة** الــذي ســوف يخــتص بنطاق متسع المجال حتى يغطي كافة المجالات المتخصصة الاقتصادية والاجتماعية والبحرية وغيرها **وسوف يصبح له علاقة بعلم الاجتماع** نسبة إلى **السوسيولوجيا الاستراتيجية** التى أدت إلى ظهور علم المفاوضات الدولية من قبل وسوف يرتبط أيضا بكافة العلوم الاجتماعية عن طريق **الميتاسوسيولوجيا**[*] المرتبطة بالأفرع المعاصرة **لعلم الاجتماع حيث أن ميدان هذا الإطار النظري هو (علم الاجتماع) أما الاتجاه الذي سوف يعتمد علية هو (السوسيولوجيا الاستراتيجية) وعلاقتها** بالدراســات الاجتماعية والاستراتيجية أما مجال الدراسات المستقبلية فهو يعتبــر المــدخل التخطيطي الذي يضع الأسس النظرية للإطار النظري للمفاوضــات فــي المجــالات المتخصصة ، وسوف توضح الدراسة هذا التشابك والتداخل على النحو التالي :

أولا _ المستقبليات كمدخل تخطيطي للإطار النظري للمفاوضات:

قد وضح الدكتور **محمد على محمد**[*] أن الاهتمام بدراسة المستقبل يشغل طائفة كبيرة من العلماء والباحثين ومراكز البحوث ومنظماته من اجل محاولة وضع أسس نظرية حديثة تختص بالبحث في المستقبل لأمور قائمة ومرتبطة بظروف العصر التي تتمثل في تزايد معدلات التغير الاجتماعي ، وان دراسات المستقبليات Futurology ترتبط بأغلب مجاولات تطوير الدراسات المرتبطة بمختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعلمية ، وغيرها من المجالات المتخصصة . وقد وضح **الدكتور محمد على أن المفكر الروسي أجور يتتوجيف _ لاد** قد أشار أن التطوير هو نتيجة طبيعية لتطور فلسفة العلوم وتزايد تعقد المعرفة واقترانها بتشعب المجالات ، مما يؤدي إلى ظهور أسس جديدة للمجالات الجديدة والتي يجب أن يستفيد من المبادئ التي تقوم عليها النظرية الجدلية والمادية التاريخية[8] **(على ١٩٩٠)** .

ثانيا- الطرق التخطيطية التكاملية لأسلوب الإطار النظري للمفاوضات:

_الطريقة الأولى _ (طريقة التصنيف أو التنميط) وتهدف هذه الطريقة إلى كشف ، وتحديد أنماط النظم الاجتماعية ، وتصنيف أشكال تنظيم الحياة الاجتماعية من خلال التفاعلات الاجتماعية ومعيار التكامل الاجتماعي في مختلف أنواع المجتمعات عن طريق تحديد مجتمع محدد لدراسته .

_الطريقة الثانية _ (الطريقة الوظيفية) وهي تهدف إلى دراسة التنظيم الاجتماعي من خلال تناول أشكال المؤسسات والتنظيمات المختلفة ، والتي ترتبط **بوظيفتين** :

الأولى : وظيفة الحفاظ على النظام الاجتماعي.

الثانية : وظيفة الدفاع عن وحدة وتماسك بقاء المجتمع ، ومن بين الفوائد التـــي تقدمه هذه الطريقة أنها تساهم في كشف كافة العلاقات والتفاعلات الاجتماعية ذات الطابع التنظيمي ، وهذه الطريقة تقسم دراسة المؤسسات والتنظيمات إلى **مجموعتين** :

المجمـــوعة الأولى : هي المؤسسات التي يحدد عملها القواعد والقوانين وهـــي التي تختص بفئة اجتماعية ذات طابع رسمي مثل المؤسسات التي يـــدخل في نطاق عملها الجوانب الاستراتيجية وتتسم بالطابع الرسمي في الدولة .

المجموعة الثانية : هي المؤسسات والتنظيمات التي تأخذ صفة التوصيات أو القرارات مثل المنظمات الدولية .

_ الطريقة الثالثة _ (طريقة تحليل المصطلحات اللغوية) وقد ارتبطت بتحديد وتصنيف الظواهر الاجتماعية التي تظهر نتيجة التفاعل الاجتماعي في ضوء النظام والتنظيم الاجتماعي .

وتلجـــأ هذه الطريقة إلى دراسة وتحليل المصطلحات والمفاهيم اللغوية المـــستخدمة في الحقل الاستراتيجي للكشف عن محتوى الفكر التفاوضي بمخـــتلف مجالاتـــه المتخصصة ، ولإظهار المبادئ المجردة التي توحد العناصر الأساسية في العلوم الاستراتيجية وعلاقتها بالمجتمع .

_ الطـــريقة الرابعة _ (الطريقة البنيوية) وهى ترتبط بدراسة الظاهرة الاجتماعـــية وعلاقـــتها بالأفراد والجماعات ، وتفسير المبادئ التي تكمن وراء الـــشكل الـــذي تتخذه ظاهرة اجتماعية معينة ، وتأثيرها على البناء الاجتماعـــي ، وتحديـــد الدور Role باعتباره عنصر في عملية التفاعل الاجتماعـــي مـــن حـــيث مجموعة الواجبات المرتبطة بالشخص في أداء واجباته الوظيفية .

ـ **الطريقة الخامسة** ـ (الطريقة الدينامية) وتعمل هذه الطريقة على فهم ديناميكيـة البـناء الاجتماعي والعلاقات التي تتشكل داخله ، وترتكز هذه الطـريقة علـى التناقـضات بـين مختلف العلاقات الاجتماعية بأبعادها المخـتلفة وتعتبـر مؤشـرا هـام فـي كشف وتحليل مختلف العلاقات والتفاعلات في مجتمع محدد .

ثالثا _ الفكر الاجتماعي الاستراتيجي وتحديد الإطار النظري للمفاوضات:

ولكـي تحـدد الدراسـة موقـف **علم المفاوضات** من **الفكر الاجتماعي الاستراتيجي** يجب أولاً التعرف على **بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية** حتـى وصلت إلى **مصطلح الدراسات الاستراتيجية** ، وذلك على النحو التالي :-

١ـ بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية:

و يجـدر في البداية إلقاء الضوء على المعنى العام لمصطلح **استراتيجية** فهذه الكلمة في حد ذاتها ظهرت عبر العصور التاريخية في مجال التفكير العـسكري وفقاً لاختلاف وتطور الأساليب العسكرية من خلال الخطط المخـتلفة التـي نـبعت من القادة العسكريين عبر المراحل المختلفة من الحروب ، وقد اقترنت **كلمة استراتيجية بعبقرية القائد في إدارة الحرب** باعتـبارها **فن وإلهام** في تحقيق الانتصارات خلال المعركة، ومن خلال الـبحث المتعمق لكلمة استراتيجية عبر المراحل التاريخية المختلفة لرواد الفكـر العسكري اتضح أن هذه الكلمة قد ارتبطت بالفكر العسكري عبر الحـضارة اليونانـية فقـد اشـتقت كلمة استراتيجية من الكلمة اليونانية Strategos التي كانت تعنى **(فن قيادة القوات)** [٩]**(الموسوعة العسكرية ، ١٩٨١)** .

وقد ركزت **الاستراتيجية** على بناء القوة العسكرية فبدأ ت دراسة الحرب علـى أسس علمية وبدأت الاستفادة من العبقريات السابقة في فنون القتال

وإعـداداها بشكل يتناسب مع طبيعة العصر مع إضافة فنون جديدة تطابق الـساحات المخـتلفة لإدارة المعارك ، ومن هنا بدأت الاستراتيجية تأخذ المظهر العلمي والتحليلي في المجال العسكري ومن أبرز التعريفات التي ظهـرت فـي **القرن التاسع عشر** التعريف الذي تناوله الجنرال الألماني "**كارل فون كلاوزفيتز**"(*) الذي عرف الاستراتيجية بأنها " نظرية استخدام المعـارك كوسيلة للوصول إلى هدف الحرب " ، **وقد** وضعت الموسوعة العـسكرية تحلـيلاً لتعريف كلاوزفيتز للاستراتيجية بأنه كان يقصد أن الإسـتراتيجية هـي النظرية التي تدار بها المعارك في صورتها العامة لتحقيق الهدف السياسي للحرب .

أمـا في **القرن العشرين** فقد نقد المفكر الاستراتيجي العسكري البريطاني "**بـازل لـيدل هارت**" (*) تعريف كلاوزفيتز للاستراتيجية العسكرية لأنه أدخـل الإسـتراتيجية في مجال السياسة ، وأنه بذلك التعريف يخلط بين الاسـتراتيجية العسكرية والإستراتيجية العليا للدولة وقد **فضل ليدل هارت** تعريف الإستراتيجية بأنها " فن توزيع واستخدام مختلف الوسائل العسكرية لتحقيق هدف السياسة" ، وبالتالي فان ليدل هارت كان يعتقد أن الهدف من الاسـتراتيجية ليس البحث عن المعركة بل البحث عن وضع إستراتيجي ملائـم ، وهـذا الوضع وإن لم يؤد بنفسه إلى النصر فإنه يخلق ظروفاً ملائمة لمعركة يأتي بعدها النصر(١٠)**(الموسوعة العسكرية ١٩٨١)**.

أمـا المفكـر الاستراتيجي العسكري الفرنسي "**أندريه بوفر**"(*) قد وضح الاسـتراتيجية "بأنها فن حوار الإرادات التي تستخدم القوة لحل خلافاتها" وبالتالي فان "أندريه بوفر" كان يقصد أن هناك وسائل أخرى في ظروف معيـنة تؤدى إلى تحقيق هدف الاستراتيجية دون استخدام القوة العسكرية بـصورة مباشـرة ، وقد وضح المفكر الاستراتيجي العسكري المصري

زكــريا حسين(*) أنّ "أندريه بوفر" قد وضع الاستراتيجية الشاملة على رأس تجمع هرمي من الاستراتيجيات الأخرى وإخضاعها للسياسة القومية التــي تــصنعها السلطة الحاكمة، علاوة على ربط الاستراتيجية الشاملة بالحرب الشاملة(*) مما يجعلها أقرب إلى المجال القومي حيث عرف بوفر الاســتراتيجية الــشاملة بأنهــا :- "الفن المنطقي لاستخدام القوى لتحقيق الإرادات" [11] (حسين ١٩٩٢).

وبعــد أن تــناولت الدراســة وجهات نظر الفكر الاستراتيجي العسكري **الألمانــي والإنجليزي والفرنسي** عن مفهوم الاستراتيجية فيمكن بعد ذلك أن تعــرض وجهة نظر الفكر الاستراتيجي العسكري السوفيتي ممثلاً في فكــر المارشــال "**فاســيلى دانيلوفيتش سوكولوفيسكى**" حينما أشار أن الاســتراتيجية هي " نظام المعلومات العلمية عن القواعد القياسية للحرب كــصراع مــسلح يخدم مصالح طبقية معينة، وعلى أساس دراسة خبرة الحــروب والموقف السياسي العسكري والإمكانيات الاقتصادية والمعنوية للدولــة والوســائل الجديــدة للصراع المسلح ونظرات العدو المحتملة "، ويوضح بقوله :

أن الاســتراتيجية تــرتبط بالمعلومات التي تهتم بدراسة أحوال وطبيعة الحرب المقبلة، وفي الوقت نفسه هي ميدان النشاط العملي للقيادة السياسية العــسكرية العليا والقيادة العسكرية العليا التي تهدف إلى فن تجهيز الدولة والقــوات المــسلحة للحــرب وإدارة الصراع المسلح بأسلوب تخطيطي مناســب . أمــا الفكــر الاستراتيجي العسكري الأمريكي فقد قدم تعريفاً للاســتراتيجية بواســطة **هيــئة أركــان حرب القوات المسلحة للولايات المــتحدة الأمــريكية في عام ١٩٥٩** بأن الاستراتيجية هي " فن وعلم استخدام القوات المسلحة للدولة بغرض تحقيق أهداف السياسة القومية عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها" [12] (**الموسوعة العسكرية ١٩٨١**) .

ثـم تـنـاول المفكر الاستراتيجي العسكري المصري زكريا حسين تعريفاً للاستراتيجية القومية " بأنها المنهج الذي يرتبط بين سلوك الدولة ويوازن بين قدراتها المختلفة لتحقيق الهدف القومي وان هذا المنهج تحدده الرئاسة العليا في الدوله التي تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت السلم والحرب[١٣] (حسين ١٩٩٢)

وبعـد أن تـناولت الدراسـة عـرض لوجهات النظر المختلفة لمفهوم الاسـتراتيجية منذ بدايات الانطلاقة الأولى لها حتى وقتنا المعاصر . فقد اتـضح أن مفهوم الاستراتيجية اقترن بالسمة العسكرية فأغلب التعاريف التي انبثقت لتغطى هذا المفهوم اقترنت بالطابع الفكري العسكري.

ويـرجع ذلـك إلى الاقتناع منذ القدم بأن الاستراتيجية هي " فن قيادة القوات " ، ولكن من خلال السعي وراء التطور التاريخي لهذا المفهوم تم التوصل إلى مفهوم الاستراتيجية القومية والمرتبطة بكيفية تحقيق الهدف القومي، ومن سماتها أنها تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت الـسلم والحـرب ، ومـن خـلال هـذا المفهـوم بدأت تتداول مفاهيم الاستراتيجيات المتعددة مثل:

اسـتراتيجية النقل والمواصلات ، والاستراتيجية البيئية والاستراتيجية الاقتصادية والاستراتيجية الاجتماعية وغيرها من الاستراتيجيات المتعددة المـرتبطة بالـسياسات المخـتلفة علـى مستوى الدولة أو على مستوى التنظيمات الإقليمية والدولية .

و يمكـن للدراسة أن تضع تعريف محدد يتناسب مع الأوقات الراهنة عن مفهـوم الاستراتيجية بوجه عام "بأنها المهارة في التخطيط الذي يهدف إلـى محاولة تحقيق اقرب الأهداف التي يرنو إليها مجال من المجالات المتخصصة ".

أمـــا بالنسبة **لمصطلح الدراسات الاستراتيجية** " فأنها الدراسات الأكثر شـمولاً والأقــرب صـــلة بالدراســـات السياسية عن الدراسات الحربية والدفاعية لتناولها الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية وانعكاساتها على الأمن الدولـــي بكافة مستوياته الوطنية والإقليمية والعالمية ضمن إطار التفاعل بين المعطيات السياسية المتخصصة والمقدرة الحربية والنتائج الاقتصادية والاجتماعـــية ، ويعتبر أول من استخدم تعبير الدراسات الاستراتيجية هو المفكر الإنجليزي "**الستير بوخان**" مدير معهد الدراسات الاستراتيجية في لندن والذي أسس عام ١٩٥٨، ومنذ ذلك الحين قد شاع استخدام مصطلح الدراســـات الاســـتراتيجية فـــي أرجـــاء العالم[١٤] (**الموسوعة السياسية ١٩٨٥**).

٢ـ علم الاجتماع وميدانه البحثي في علم التفاوض:

حينما أشارت الدراسة فيما قبل أن الإطار النظري المستقبلي للمفاوضات لـــه ميدان بحثي متواجد وهو علم الاجتماع بأفرعه المعاصرة وارتباطهم بالأســـس النظـــرية والمنهجـــية السوسيولوجية وعلاقتهم بعلم التفاوض ويمكـــن للدراســـة أن توضح بعض الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع التي تـــرتبط بعلـــم الـــتفاوض والتي تشتمل في اهتماماتها بالإطار النظري المستقبلي للمفاوضات وذلك فيما يلي :

_**علم الاجتماع القانوني** Sociology of Law :

يهـــتم بدراسة القانون والنظم القانونية داخل السياق الاجتماعي حيث أن دراسة **التفاوض** تعتبر ذات مجال قانوني يرتبط بالمنظور الاجتماعي ، وهذه الصبغة البحثية قد تناولها فيما قبل **اميل دور كايم**[*] من خلال تناوله للموضوعات القانونية وارتباطها بالتصنيف الاجتماعي.

أمـــا **مـــاكس فيبر** فقد تعلم القانون والاقتصاد ، وسعى إلى ربط الأنساق الاجتماعـــية القانونـــية بجوانب أخرى في المجتمع ؛ ومن ابرز الكتب له

والتي تم ترجمتها إلى اللغة الإنجليزية كتاب " **الاقتصاد والمجتمع**" والذي نـشر عـام ١٩٥٤ . وهناك إسهامات أخرى متعددة في هذا الموضوع اشهرها إسهام العالم النمسوى **ارليخ** E.Ehrilich ومعالجته التي نشرت في الأصل عام ١٩١٣ ، والتي ترجمت إلى الإنجليزية عام ١٩٣٦ تحت عـنوان " **المبادئ الأساسية لعلم الاجتماع القانوني**" ، وهناك إسهام أخر **لجـورج جيرفتش** يتمثل في كتابة "**علم الاجتماع القانوني** " الصادر عام ١٩٤٢ ؛ ويرى كل من هؤلاء الكتاب أن القانون والأنساق القانونية جزء مـن المجـتمع وهي كأنساق اجتماعية ترتبط بالنظم الاجتماعية الأخرى وتتغيـر معهـا ، وأن علم الاجتماع القانوني في حد ذاته مرتبط بالقانون ولكنة أوسع في مجاله من الدراسات القانونية .

لأنــه يحــاول إدراك علاقة أنساق القانون بالأنساق الاجتماعية الفرعية الأخرى **كالاقتصاد** على سبيل المثال .

واسـتمر الاهتمام بمجال علم الاجتماع القانوني لفترات زمنية مختلفة ، ومـن ابـرز الكتب التي اشترك في أعداده مجموعة من علماء الاجتماع والفقهـاء معـا كـتاب يحمل عنوان " **المجتمع والقانون : معاني جديدة لمهـنة قديمـة** " ونـشر عـام ١٩٦٢ Society and low New Meanings For an old profession [١٥] (**الجوهري ١٩٩٩**) .

وقد تناولت **موسوعة علم الإنسان لـ شالوت سيمور سميث** Charlote Seymour Smith(*) والتـي نشرت في عام ١٩٩٢ **خمسة أنواع من التفاوض** Negotiation

_**النوع الأول** _ من أنواع التفاوض وهو الوساطة **Mediation** وقد عـرفت **الوسـاطة** " بأنهـا إحدى الميكانيزمات الهامة لحل الصراع أو تسوية النزاع وهي تختلف عن التحكيم وتتمثل الوساطة في تدخل طرف

ثالث فقط ليس طرف في النزاع ويكون له مكانة مساوية لأطراف النزاع من اجل تسوية هذا النزاع ".

_ النوع الثاني _ **التحكيم Arbitration** " وهو أسلوب لتسوية النزاع يتميز بتدخل طرف ثالث أو أكثر بين الطرفان المتنازعان لتسوية النزاع بينهم " وان هذا التخصص له ارتباط بالمجال الاجتماعي القانوني[١٦] (**سميور١٩٩٨**).

_ النوع الثالث _ من التفاوض وهو **الوسيط Middleman** وقد أشارت الموسوعة أن هذا المصطلح يستخدم في المجال الاقتصادي والمصطلح الشائع له هو الوسيط المحايد أو السمسار[١٧] (**شالوت سميور ١٩٩٨**).

_ النوع الرابع _ **التوفيق Conciliation**، ومنها على سبيل المثال حينما يحدث التوفيق داخل المؤسسات أو التنظيمات المختلفة ، حول توزيع القوة وادوار القيادة داخل المؤسسة أو الهيكلية التنظيمية ومحاولة التقارب بين آرائهم من اجل بلورة تعريفات مشتركة لكل دور من أدوار القيادة حتى يكون هناك نوع من أنواع المصالحة التي تؤدي إلى إزالة الخلافات أو المنازعات الوظيفية المرتبطة بالحقوق . أما **_النوع الخامس _ التحقيق Inquiry** . وارتبط بنوعين أساسيين من التفاوض هما:

_النوع الأول _ تقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة . أما **_النوع الثاني_** ويرتبط بالمجالات الاقتصادية وهو **دراسات الجدوى للمشروعات المختلفة** ، والذي يطلق علية التحقيق الاستطلاعي أو الاستعلامي لموضوع اقتصادي معين قبل الشروع فيه[١٨] (**سميور١٩٩٨**) .

و أن مصطلح المفاوضة أو المفاوضات **Parley** قد يستخدم **بمعنيين مختلفين** ولكنهما مرتبطين ببعضهما البعض

فالمعنى الأول (التقليدي) :

يــشير إلـــى تحديـــد لـــنمط من عملية تسوية النزاع التي يحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة إيجاد حل يقبله الطرفان أو كل الأطراف .

أما المعنى الثاني المستقبلي:

والـــذي تـــسعى إلية الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعـــية بما في ذلك تلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعا أو نزاعا صـــريحا ، وإنما يحاول طرفيها أو أطرافها الوصول إلى تحقيق الاتفاق بين مواقفهم المبدئية المتعارضة وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحـــدى أنـــواعه المتعددة مثل : **(الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) .**

_ **علم الاجتماع الاقتصادي** Sociology of Economics:

يهـــتم بكـــل الظواهـــر الاجتماعية المرتبطة بنشاط اقتصادي أي كان تخصـــصه **صناعي أو تجاري أو سياحي وغيرهم** باعتبار أن الظواهر الاقتصادية تعتبر وقائع اجتماعية لكونها تنطوي على نتائج تمس مختلف التنظـــيمات أو المجمـــوعات أو بعضاً منها ؛ وحيث أن التفاوض يولي اهتمام خاص بالمجالات الاقتصادية المتخصصة .

و علـــم الاجـــتماع الاقتصادي يركز على عدد من محاور الاهتمام مثل دراسة الإنتاج والتوزيع والتسويق والتبادل التجاري من منظور مقارن من خـــلال المجـــالات الاقتصادية القومية والإقليمية والعالمية وتأثيرها على المجـــتمعات المختلفة ، وبالتالي تعتبر دراسات التفاوض في أحد أبعادها ضـــمن اهـــتمامات علم الاجتماع الاقتصادي [١٩] **(الموسوعة السياسية ١٩٨٦) .**

- **علم اجتماع المهن** Sociology of Occupation:

حيث أن التفاوض يرتبط بالمهن المتعددة ، على سبيل المثال :

في مجال النقل البحري قد يعتمد على فئتين :

_ **الفـئة الأولـى** _ هـي فئة العاملين بالقطاعات المختلفة بمجال النقل البحري .

والفـئة الثانـية _ المتعاملين أو المستفيدين من مجال النقل البحري في مخـتلف الأنشطة ، وترتبط الفئتين بمجموعات مختلفة من المهن المتعددة ذات الارتباط بالمجالات الاقتصاديـة المتعددة والمتخصصة .

فقد وصف علماء الاجتماع المهنة " بأنها اكبر من أن تكون وسيلة للكسب من اجل العيش فهي تخدم أغراضا ووظائف أخرى فهي بالنسبة للكثيرين وسـيلة لترابط العنصر البشري بعضهم لبعض في المجتمع ، وهي الأداة التي من خلالها يحقق الإنسان ذاته ، وهي أيضا التي تمنحه مبدأ التعاون مـع الأخـريين " ؛ والمهـنة فضلا عن ذلك من ابرز العوامل المحددة للمستويات الاجتماعية والاقتصادية أن لم تكن هي الوحيدة في هذا الصدد ، ويـرجع ذلـك إلى أهمية المهنة في حياة الإنسان . فالمهنة كما كشفت عنها بحوث ودراسات عديدة تحدد مجال عمل الفرد[٢٠] .

(قاموس علم الاجتماع ١٩٩٥) .

وقـد ركزت الأبحاث والدراسات في علم اجتماع المهن على موضوعات مخـتلفة منها تنوع الوظائف والعلاقة بين الشخصية والمهنة والعلاقات بين الأشخاص أثناء العمل ، وتوزيع أدوار القيادة في المهنة وهناك عدة كتب في هذا المجال منها " **الإنسان والعمل والمجتمع**" ونشر عام ١٩٦٢ ، والـذي اشترك في تحريره **سيجموند نوسو** Sigmund Nosow مع **وليم فورم** William Form .

كمـا أن هـناك كتاب **لإدوارد جروس** Edward Gross الذي يحمل عـنوان " **العمـل والمجتمع** " ونشر عام ١٩٥٨ ، وكذلك كتاب **تيودور كابلـو** Theodore Caplow تحت عنوان " **علم اجتماع العمل** " The Sociology of work والذي نشر عام ١٩٥٤ [٢١] **(الجوهري ١٩٩٩)** .

وفـي عـام ١٩٨٤ قـدم كل من **جورج فريمان وبيار نافيل** كتاب تحت عنوان " **رسـالة في سوسيولوجيا العمل**" تناول هذا الكتاب الإيجابيات في تكامل المهن المختلفة داخل المجتمع وانعكاسها

علـى المجالات المختلفة في الحياة الاجتماعية ودورها في تطور العمل داخل المجتمع[٢٢] **(فريدمان ١٩٨٥)**.

_علم الاجتماع العالمي Global Sociology:

يطلق علية مسمى أخر هو **علم اجتماع ما بعد المجتمعات Sociology Beyond Societies** حـيث أن الـتفاوض يرتبط في بعض صوره بالـنطاقات العالمية ، وعلى سبيل المثال : في مجال النقل البحري الذي يعتبـر بمـثابة مجـال اقتـصادي عالمي يرتبط بالتفاوض في جميع تخصصاته.

فعلم الاجتماع العالمي يتبنى **مفهوم التفكير الكوني** باعتبار أن العالم اليوم أصبح قرية اقتصادية ؛ وان هذا المفهوم يرتبط **بالموجة الثالثة** التي يمر بها العالم اليوم ، وكانت بدايات هذا التفكير منذ عام ١٩٨٠ .

حيث تطلع العلماء والمفكرين إلى وجود موجة ثالثة سوف يمر بها العالم وان الجـنس البـشري قـد مر حتى ألان **بموجتين عظيمتين من التغير** Undergone Two great Waves of Change ، وكل واحدة من تلك الموجتـين تـؤدي إلى إزالة الثقافات والحضارات السابقة بشكل كبير ، وتـستبدل الحياة بأساليب وطرق الذين جاءوا من قبل بأساليب لا يصدقها عقل

ـ **فالمــوجة الأولى** ـ في التغير The First Wave of Change كانت **بمــثابة الــثورة الــزراعية** The Agricultural Revolution التي استغرقت آلاف السنوات .

أمــا **الموجة الثانية** فكانت **نهوض الحضارة الصناعية** The Rise of industrial Civilization واستغرقت الثلاثمائة عام حتى عام ١٩٨٠ ، ومنذ ذلك العام كانت الاحتمالات بان يصبح هناك

مــوجة **ثالــثة** ســوف تتخطى التوقيت الزمني للتاريخ السابق للموجتين السابقتين بمعنى أن **الموجة الثالثة** لا تتعدى في نهوضها إلا بضعة عقود زمنــية ، ومــن ابرز الدراسات التي تناولت هذا الاتجاه دراسة " **توفلير** Toffler " وكانت بعنوان " **الموجة الثالثة القادمة**" وهذه الدراسة نشرت فــي عام ١٩٨٠ ، وقد أشارت هذه الدراسة بان هناك موجه ثالثة سوف يطلق **عليها الثورة الاجتماعية الحضارية** The Societal Revolution أو مــا تــم تــسميتها فــي الــوقت الــراهن **بــثورة المعلومات** The Information Revolution باعتبار أن هذا المصطلح يستعمل لوصف انــتقال المجــتمع إلــى مجــال اقتــصادي أساســه المعــرفة[٢٣] **(Alvin 1980)** .

ثم ظهرت دراسات أخرى تؤيد هذا الاتجاه بعد فترات زمنية ، ومن ابرز هذه الدراسات الدراسة التي قدمها **بيتــر دروك** Peter Druck ونشرت عــام ١٩٩٣ تحــت عــنوان " **مــا بعــد المجتمع الرأسمالي** " Post-Capitalist Society .

فقــد أشارت تلك الدراسة أن هذا العصر يطلق علية **عصر المعلوماتية** المــرتبط **بمجــتمع المعلــومات** ، والــذي يتحدد بقوة العمل من خلال المجموعات القيادية التي تعتمد على المعرفة ، وان المعرفة والمعلومات هما النقطة الحاسمة في المجتمع ما بعد الصناعي[٢٤] **(Druck 1993)** .

ثـم ظهرت دراسة أخرى في بريطانيا عام ١٩٩٩ قام بها عالم الاجتماع البريطاني **جون اورري** John Urry تحت عنوان " **علم اجتماع ما بعد المجـتمعات** " Sociology Beyond Societies وأطلق عنوان فرعي تحـت مـسمى **علم الاجتماع العالمي** وقد ركزت هذه الدراسة على مبدأ الـتعاون الدولـي مـن خـلال العـولمة الاقتـصادية Economic Globalization ، وكيفـية تميز الأمم والأفراد لمصالحهم لان التفاعل الاجتماعي العالمي أصبح غير مرتبط بمواقع جغرافية محدده أو بثقافات وطنـية ذات طابع خاص ، ويرى **"جـون اوري "** أن التعاون الدولي في المجـال الاقتصادي يمكن أن يحدث من خلال الأفراد فهو عامل أساسي لنمو الاقتصاد العالمي وازدهار الدول وحتى يحدث هذا التعاون لابد من وجـود وسـائل مساعده تعمل على تسهيل حركة التجارة الدولية وإزالة المسافات بين المستويات العالمية وتعميق صلات التعامل بين الشعوب [٢٥] **(Urry1999).**

_ **علم النفس الاجتماعي** Social Psychology:

أما **تنمية مهارات التفاوض** فهي ترتبط بفرع معاصر أخر لعلم الاجتماع وهو **علم النفس الاجتماعي** Social Psychology باعتبار أن هذا الفرع مـن علـم الاجـتماع يتناول دراسة السلوك الفردي وتفسيره في حدود العوامل الاجتماعية .

بمعنـى انه يهتم بدراسة الفرد كوحدة في جماعة اجتماعية ، وفي نفس الوقت يهتم بتحليل السلوك الفردي في ضوء المركز والأدوار في الجماعة أو المجتمع .

ويركـز أيـضا هذا العلم على دراسة نماذج علاقات الفرد في جماعته الاجتماعـية مـن خلال عمليات التفاعل ورصد ردود الأفعال الواجب

تــوافقها والمرتبطة بالفعل ورد الفعل المقابل من خلال العلاقات المتبادلة بــين الأشــخاص ، وتــتم هــذه العملية من خلال ثلاثة اتجاهات نظرية أساسية :

_**الاتجــاه الأول** _ وهــو " **دافعــيه الفــرد** " ، وهــو تفاعله مع العالم الاجتماعي الخاص به .

أمــا _الاتجــاه الثانــي_ "**الاتجاه السلوكي**" وهو سلوكيات الفرد في طريقة إشباع احتياجاته .

_**الاتجــاه الــثالث** _ " **التفاعل والاتصال** " ويرتبط بالتفاعل الاجتماعي والاتــصال بين الأفراد بعضهم البعض في المجتمع ، ويتحدد نتيجة هذا الاتصال والتفاعل تشكيل السلوك والاتجاهات التي تؤدي إلى نتائج إيجابية أو سلبية[٢٦] **(قاموس علم الاجتماع١٩٩٥).**

وتنمية مهارات التفاوض ترتبط بعلم النفس الاجتماعي من خلال **التوافق** Adjustment وهو مصطلح يستخدم للإشارة إلى العملية التي من خلالها يكون الفرد علاقة منسجمة وصحية مع بيئته الاجتماعية حيث أن التوافق هو عملية من التكيف الاجتماعي يقتضي من الشخص حين يواجه مشكلة أو صــراعاً أن يغيــر اتجاهاته ليوائم الجماعة التي يعيش في كنفها . فقد أشار أحد المفكرين وهو **ابراهام فلكسنر** Abraham flexner في كتابه **مدرســة ومجتمع** School and Society والذي نشر عام ١٩١٥ أن عملــيات الــتوافق ترتبط دائما بمسئولية الفرد وتطبيقه العملي للأسلوب الفكــري واتجاهاتــه نحو التنظيم الذاتي لشخصيته والحافز المتزايد نحو خدمة الآخرين[٢٧] **(الجوهري ١٩٩٩)** .

بيــنما أشار مفكر أخر وهو **موريس كوجان** Morris Cogan في مقالة علمية نشرت لإصدارات جامعة هارفارد عام ١٩٥٣ أن عمليات التوافق

هـي بمثابة حرفة Vocation يعتمد ممارستها على البناء النظري لجزء معـين مـن المعرفة أو العلم ، كما يعتمد على القدرات الذاتية المصاحبة لهـذا الفهم والتي يستخدمها الإنسان في شئونه العملية الحيوية والمهنية ، وتعتبر ذات التزامات أخلاقية في جانبها الأول ، وترتبط هذه الالتزامات بـتقديم الخدمـة لغيرة ، وتتطلب هذه النوعية من الحرف إلى مهارات تدريبـية وتعليما أكاديميا من اجل احتراف هذه النوعية من الحرف التي تـساعد على تسوية أو فض أي نوع من أنواع الصراعات أو الاختلافات بين الآخرين[٢٨] **(الجوهري ١٩٩٩).**

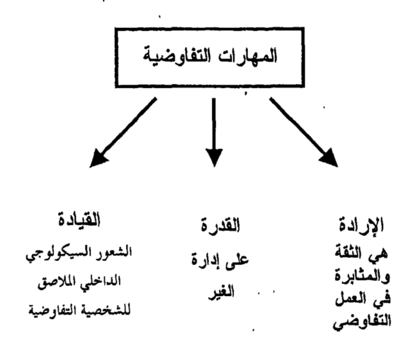
وقد أشارت بعض الدراسات التي نشرت خلال مرحلة الستينيات أن **تنمية المهـارات التفاوضـية** المرتبطة بعلم النفس الاجتماعي ترتبط **بالإرادة والقيادة** التي يدعمها العقل لبلوغ الهدف.

وهـذه **الإرادة** هـي اتجاه قوامه الثقة والمثابرة في العمل التفاوضي من خـلال روح الفريق الذي يؤدي إلى الانتظام الاجتماعي لان التوصل إلى اتفاق من خلال العمليات التفاوضية ينتج عنه ارتفاع للروح المعنوية لكافة الأطراف وان لم يتحقق هذا الاتفاق ينشأ نتيجة لذلك تزايد نسبة الصراع والخلاف بين الأفراد أو الجماعات .

ومـع ذلك أن القدرة على إنهاء الصراع ينتج عنها قيمة إيجابية ويتوقف ذلـك على درجة إيجابية الأفراد لقبول مهارات القائم بإنهاء النزاع بينهم والذي يؤدي بدوره إلى ارتفاع الروح المعنوية للفريق بأكمله .

آمـا **القيادة** فلا تعني القيادة كأعلى درجة في أي تنظيم هرمي بل يقصد بالقـيادة في العمل التفاوضي أي الشعور السيكولوجي الداخلي الملاصق لشخـصية القائم بالعمل التفاوضي الذي يتطلب إلى الحكمة في التصرف والحق في التسوية من اجل الوصول إلى اتفاق [٢٩] **(مخيمر ١٩٦٠) .**

وعلـــى الرغم أن الإرادة والقيادة هم بمثابة عنصرين أساسيين في العمل التفاوضي إلا أن القدرة أيضا تعتبر كعنصر هام في هذا المجال ، وتعتبر كعنـــصر وسـطي بـــين الإرادة والقيادة والتي ترتبط بالعمل التفاوضي وبالتحديد **القدرة على إدارة الغير ، ويتضح ذلك في الشكل الآتي :**



الشكل (٢-١) شكل يوضح وسطية القدرة بين الإرادة والقيادة في المهارات التفاوضية[٣٠] **(سليمان٢٠٠٥)**

والقــدرة علـــى إدارة الغير تكون بصورة فعالة يتم النظر إلى الأشخاص المتفاوض من أجلهم باعتبارهم قيم إنسانية . فالمهارات التفاوضية تتطلب الابــتعاد عــن العدائـــية للأفراد المتفاوض من أجلهم بمعنى الابتعاد عن الإكراه أو فرض حل جاهز عليهم يجعلهم في وضع يشعرون به انهم في حالـــه مـــن الإحـــباط أو الإجبار ، ولكن المهارات في التفاوض تتطلب المـــرونة تجاه الواقع الملموس ، ومعالجة المواقف باحترام لكل الأطراف التـــي تكون طرف في الاختلاف أو النزاع . فهذه المهارات تساعد على وجـــود أجـــواء ملائمـــة لكيفية إدارة الغير بصورة فعالة وتحقيق النتائج الإيجابية[٣١](**مخيمر ١٩٦٠**).

٢-٢ موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض:

أ- الاختلافات الفكرية في تناول التفاوض:

أن مصطلح التفاوض العام مصطلح غير متواجد من قبل في اغلب الدراسات والبحوث التي تناولت علم التفاوض .

فمصطلح التفاوض العام هو **مصطلح تقترحه الدراسة** لأنه يعبر عن مفهوم شمولي يتم تناوله في المجالات العملية ، ويرجع غياب ذلك المصطلح عن الساحة البحثية لأن كل باحث أو مفكر قد تناول دراسات موضوع التفاوض من قبل من وجهة نظر متخصصة دون المساس بجوهر التفاوض كعلم له أركان واتجاهات متخصصة .

وهذه الرؤية ترجع أن كل باحث أو مفكر يختلف في تخصصه عن الأخر بمعنى أن **المفكر أو الباحث السياسي** قد تناول التفاوض من منظور المفاوضات الدولية التي ترتبط بتسوية المنازعات الدولية وهي نظرة تفاوضية تقليدية ارتبطت دائما بالنطاق العالمي .

أما الباحث السياسي المتخصص في الدراسات السياسية والاستراتيجية على المستوى القومي فيتناول التفاوض من خلال تحليلات تفاوضية مرتبطة بالسياسات القومية والمجالس النيابية التي تتفاوض من اجل مصلحة الوطن ؛ **وحينما يتناول الباحث النفسي** موضوع التفاوض فيتناوله من وجهة نظر سيكولوجية نفسية تهدف إلى تقويم مهارات التفاوض .

أما **الباحث القانوني** فيتناول التفاوض من خلال التحكيم ، و **الباحث الاقتصادي** يتناول التفاوض من خلال الاتجاهات الاقتصادية المختلفة ، ولكن هؤلاء جميعا على الرغم من التراث البحثي القيم والجهد المبذول في موضوعات التفاوض المختلفة ، **لم يضعوا هيكلية علمية ثابتة ذات**

معالم واضحة لهذا العلم المعاصر الذي يتناوله كل باحث في مجال تخصصه ؛ وحينما تقترح الدراسة مصطلح **التفاوض** العام سوف ترتبط بهيكلية ذات أركان واضحة المعالم حتى يسير عليها الباحثين والمتخصصين في المجالات المتخصصة لتصبح اتجاهات بحثية ذات ثوابت نظرية وعملية لان كل باحث قد تناول كل تصنيف من تصنيفات التفاوض معتمد على التصنيفات التي وردت في المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة بشأن حل المنازعات حلاً سلميا .

وقد تناول الباحثين كل من هذه **التصنيفات** التي وردت في الميثاق وهي **(المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية)** ، فكانت هذه التصنيفات هي بمثابة نقطة انطلاق لجذب الباحثين والمفكرين لتناول علم التفاوض .

حيث قدم كل باحث تصنيف قد يتوافق مع تخصصه ، وهناك من الباحثين تناولوا علم التفاوض كأسلوب لتعلم المهارات التي تساعد في احتراف كل تصنيف من التصنيفات السابقة التي نص عليها ميثاق الأمم المتحدة .

تحت مسمى **مهارات التفاوض** كوسيلة لتعلم العملية التفاوضية بوجه عام دون التركيز على تصنيف محدد من التصنيفات السابق تناولها **ولهذا السبب سوف تحاول الدراسة تقديم الجديد عن طريق تقنين التفاوض بأسلوب اجتماعي استراتيجي من خلال هيكلية مقترحة وذلك على النحو التالي :**

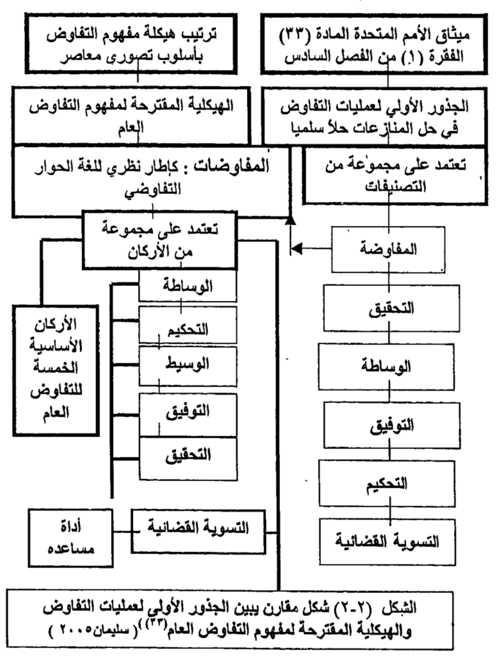
ب- الفرق بين التصنيف الحالي للتفاوض وهيكليته المقترحة:

سوف تعتمد الدراسة على ترتيب هيكلي جديد للتفاوض وهو (**الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق**) وهذا الترتيب الهيكلي يختلف في بعض أجزاء له مع التصنيف الحالي الذي تناوله ميثاق الأمم المتحدة والاختلاف أن ميثاق الأمم المتحدة قد جعل **المفاوضة** إحدى أفرع التصنيف وتجاهلت **الوسيط** .

أما الترتيب الهيكلي الجديد الذي تقترحه الدراسة بأن **الوسيط** يعتبر ركن أساسي من الهيكلية ، وتصبح **المفاوضة أو المفاوضات خارج** الترتيب الهيكلي المقترح لأنها تعتبر **الإطار النظري المرتبط بلغة الحوار** الذي من خلاله يمكن التوصل إلى ركن من أركان التفاوض . والواقع أن كلمة **تصنيف** والمرتبطة **بتصنيفات الأمم المتحدة** أصبحت لا تتفق في شكلها العام مع الهيكلية الجديدة المقترحة للمصطلح الجديد وهو التفاوض العام ، وإنما يقترح أيضا أن يطلق على هذه التصنيفات مسمى **أركان** لان هذا المسمى الجديد يعطي **للتفاوض العام** سمة الهيكلية .

وقد استفادت الدراسة من ميثاق الأمم المتحدة المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس بان حل المنازعات حلاً سلميا يرتبط بالسلم والأمن معاً ، وذلك حينما أشارت تلك الفقرة " **بأنة يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريقة المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية أو يلجأوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها الاختيار**"[٣٢](ميثاق الأمم المتحدة١٩٤٥) .

ويتـــضح فـــي الشكل المقارن الأتي عملية ترتيب أركان التفاوض العام وذلك فيما يلي :-



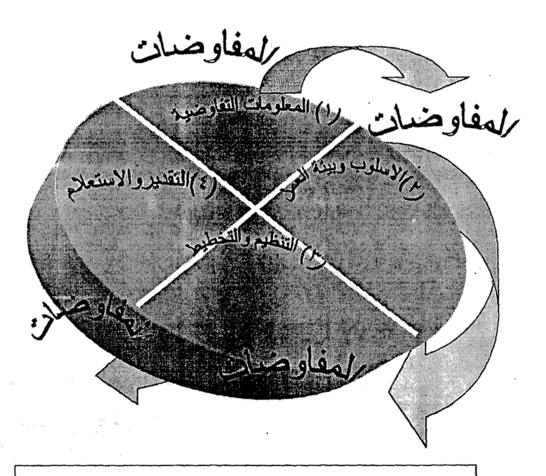
الشكل (٢-٢) شكل مقارن يبين الجذور الأولي لعمليات التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام[٣٣] (سليمان ٢٠٠٥)

يلاحظ من الشكل المقارن السابق أن ميثاق الأمم المتحدة قد اعتبر بمثابة الجـــذور الأولي لعمليات التفاوض في تناول حل المنازعات حلاً سلميا ، والذي اعتبر بمثابة القاعدة التي ارتكز عليها علم المفاوضات الدولية الذي اعتمد على هذا المجال المتخصص .

أمـــا الهيكلـــية المقتـــرحة لمفهـــوم الـــتفاوض العام سوف تعتمد على **المفاوضات كإطار نظري للغة الحوار** في المجالات المتخصصة وهذا ما تـــتطلع إلـــية خبراء العلاقات الدولية وسوف ترتبط أيضا **بخمسة أركان أساســـية ، و(أداة مـــساعده)** لتـــصبح هـــذه الهيكلية بمثابة معالم تخدم المجتمع بأسلوب منظم في كافة بناءاته أو في شتى المجالات المتخصصة علـــى كافة المستويات والنطاقات المحلية والوطنية والإقليمية والعالمية . ولـــذا فيـــرى الباحث أن المفاوضة ليست ركنا من أركان حل المنازعات سـلميا وإنمـــا المفاوضـــة هي إطار نظري للغة الحوار التي تعتمد على خمـــسة أركـــان أساســـية هـــي (الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) .

٢-٣ المفاوضات باعتبارها إطار للغة الحوار التفاوضي:

باعتبار **أن دور المفاوضات** هو الأساسي لموضوع الدراسة ، وبناء على الهيكلية المقترحة للتفاوض العام فقد اتضح أن المفاوضات يجب أن تكون بمـــثابة إطار نظري للغة الحوار التفاوضي بوجه عام ، والتي يمكن أن يصبح لها دور رئيسي في المجالات المتخصصة غير العسكرية بناء على مـــا تتطلع إلية **خبراء العلاقات الدولية**(*) ، وهذا يعنى أن الدراسة سوف تتطـــرق إلـــى موضـــع في غاية التعقيد البحثي لان المفاوضات الدولية المرتبطة بتسوية المنازعات على النطاق العالمي لها مجال محدد واصبح معـــروف لدى خبراء العلاقات الدولية . **أما الإطار النظري للمفاوضات ،** والذي يرتبط بالمجالات المتخصصة يعتبر غاية في الصعوبة لانه يرتبط بمجـــالات متـــشعبة ، وســـوف يحاول الباحث أن يظهر الإطار النظري للمفاوضـــات من خلال إطار تصوري عبارة عن حلقة مغلقة مقسمه إلى أربعة شرائح منتظمة كما في الشكل الآتي :-



الشكل (٢-٣ الإطار النظري التصوري للمفاوضات في المجالات المتخصصة[٣٤])(سليمان٢٠٠٥)

يتضح من الشكل التصوري السابق أن المفاوضات بحلقة مستديرة مقسمة إلى أربع شرائح ، يمكن أن يطلق.

يمـــثل الـــشكل التـــصوري السابق أن المفاوضات ترتبط بحلقة مستديرة مقسمة إلى أربع شرائح عليها **حلقة دورة المفاوضات** ، التي تعتبر بمثابة الإطار النظري للغة الحوار التفاوضي ، وسوف تتناول الدراسة الشرائح الأربعة على النحو التالي :-

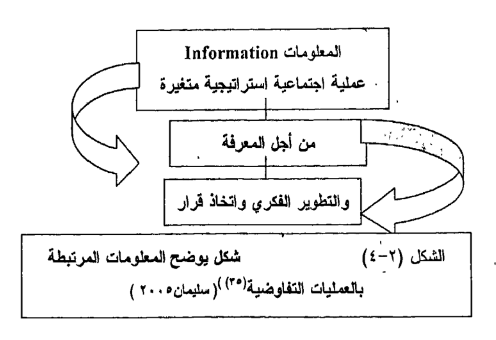
أ- (الشريحة الأولى) :المعلومات التفاوضية:

تعتبـــر **المعلـــومات** أولى شرائح المفاوضات ، ومن وجهة نظر الباحث ترتبط المعلومات بوسائل ومصطلحات ومفاهيم ، سوف يتم توضيحها من خلال شرائح حلقة دورة المفاوضات ، وذلك على النحو التالي :-

أولاً. الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية ولغة الحوار:

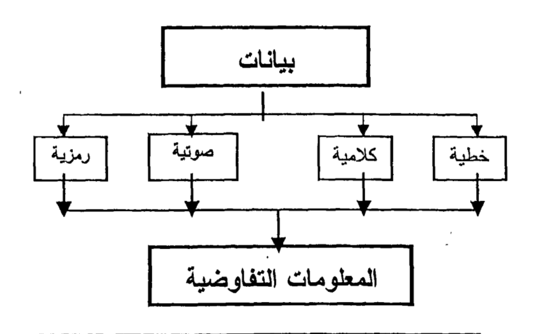
أن **المعلـومات** Information هـي بمثابة عملية تتغير بشكل مستمر وترتبط بشكل أساسي بالاتصال واللغة التي تتبلور مع المعلومة . بمعنى أن **اللغـة** Language هـي مصطلح يشير إلى نظام التواصل اللفظي والرمـزي الطبيعـي والمـصنوع ، الذي يستخدم في عملية الاتصال ؛ وبالتالي فاللغة ترتبط بالمعنى واللهجة لأنها تعني مجموعة من القواعد ، وأشكال التلفظ الممكنة التي تخضع لهذه القواعد وترتبط المعلومات بعلم الاجـتماع مـن خلال **الاتصال** Communication وهو الطريقة التي يمكـن من خلالها إيصال أو بث فكرة أو رأي تأخذ شكل نظام التواصل اللفظـي والرمزي بمختلف أشكاله للوصول إلى الأفراد أو التنظيمات عن طـريق **الاتـصال المباشر**Direct Communication ، والذي يتم بين الأفراد دون الاستعانة بأية أداه من الأدوات التي تسهل عملية الاتصال ، وهـى تـبادل المعلومات في الاتجاهين بين المرسل والمستقبل ، أو عن طـريق **الاتـصال غيـر المباشر** Indirect Communication الذي يستخدم فيه وسائل الاتصال بين المرسل والمستقبل .

ومعنـى ذلك أن **المعلومات** ليست بمثابة " **ظاهرة** " ، وإنما هي بمثابة " **عملـية اجتماعـية اسـتراتيجية** " ويمكن للدراسة أن تعرف **المعلومات المـرتبط بالعمليات التفاوضية** " بأنها عملية اجتماعية استراتيجية متغيرة مـرتبطة بالموضـوع التفاوضي من اجل المعرفة فهي جوهر التطوير الفكـري الذي يساعد على اتخاذ القرار المرتبط ببلورة العملية التفاوضية محل الاهتمام "



الشكل (٢-٤) **شكل يوضح المعلومات المرتبطة بالعمليات التفاوضية**[٣٥](سليمان ٢٠٠٥)

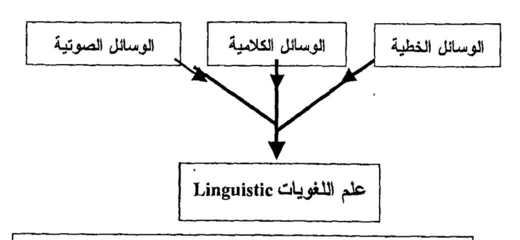
وبالتالـــي فالتغيـــر هـــو الـــسمة الأساسية المرتبطة بالعملية الاجتماعية الاســـتراتيجية لطبـــيعة المعـــرفة والتي يطلق عليها " **مفهوم المعلومات التفاوضـــية** " ، وهذا يعني أن هناك **بيانات** قد تحولت إلى **معلومات** وقد أصبحت أساس للتفاعل الاجتماعي الذي يشكل جوهر الاتصال في العملية الاجتماعـــية الاستراتيجية ، وتتفرع تلك البيانات إلى أربع وسائل أساسية حتـــى تتحول إلى معلومات تفاوضية ، و يمكن للباحث أن يوضحها على النحو التالي :-



الشكل (٢-٥) شكل يوضح الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية[٣٦]
(سليمان ٢٠٠٥)

ويتضح من الشكل (٢-٥) أن **هناك أربع وسائل** رئيسية مرتبطة بجوهر الاتـــصال فـــي العملية الاجتماعية الاستراتيجية للمعلومات التفاوضية ، **وترتبط ثلاث وسائل منهم:**

الخطـــية والكلامية والصوتية **بعلم اللغويات** وهو العلم الذي يتخذ اللغة موضـــوعاً لدراســـته كنسق مستقل ومتطور حيث يدرس طبيعة اللغة في ذاتهـــا وأصـــواتها الملفـــوظة Phonology ، وأصـــواتها المـــسموعة Phonetics ، وابنيـــتها Structure ، وقواعدها syntax والمستويات اللغوية التي يتم بها التعبير عن المجالات المختلفة للاتصال في العمليات التفاوضية المتنوعة .



الشكل (٢-٦) شكل يوضح الوسائل الثلاثة المتصلة بعلم اللغويات للمعلومات التفاوضية[٣٧] (سليمان ٢٠٠٥)

الوسائل الخطية :

وترتبط الوسائل الخطية بالكتابة Writing ، وهي التدوين المنظور لأية لغـــة من اللغات وترتبط الكتابة بمجموعة الكلمات Vocabulary وهي التـــي تصف الأشياء والعلاقات والأفكار والقيم التي تتصل بموضوع ما ومجمـــوعة الكلمـــات التي يستخدمها الفرد تعبير عن إيضاح البيانات . فالوســـائل الخطـــية ترتبط بالكلمة المكتوبة ، وهي أصغر وحدة في اللغة يمكـــن من خلالها نقل معنى خاص بمفردها وقد تكون مصطلح أو مفهوم يدل على معنى معين[٣٨](بدوي ١٩٨٥).

الوسائل الكلامية :

أمـــا الوســـائل الكلامـــية فتـــرتبط **بالكلام** Speech وهو عملية ربط مـــضمونات الفكـــر الإنـــساني بأصوات ينتجها النطق ويعتبر ذا دلالات إصلاحية في البيئة الاجتماعية التي تجرى فيها هذه العملية والأصل في اللغة أن تكون كلاماً ومشافهة[٣٩](بدوي١٩٨٥).

الوسائل الصوتية :

وترتبط هذه النوعية من الوسائل بالمؤثرات الصوتية التي يتم مزجها مع الحوار فتعتبر كطبيعة صوتية مميزة بالإضافة إلى اللهجة Dialect. كوسيلة صوتية للبيانات ، وهي ضرب من اللغة الإقليمية تتميز بصور ألفاظها وقواعدها ونطقها عن ضروب اللغات الإقليمية الأخرى ، وتكون جميعها لغة عامة واحدة [٤٠]

(بدوي١٩٨٥).

وترتبط المعلومات التفاوضية بالثلاث وسائل السابقة بعلم الاجتماع عن طريق **علم اجتماع اللغويات أو علم اللغويات الاجتماعية** " وهو علم يهتم بالميدان الذي يتضمن نظريات التفاعل الاجتماعي التي تفسر كيفية تأسيس الواقع الاجتماعي ونقلة إلى الآخرين من خلال هذا السلوك الاتصالي " ، ولهذا السبب أطلق على هذا العلم " **علم نقل كلام الشخص للمعلومات** " وهو الذي يدخل في نطاق اهتماماته دراسة العلاقات بين علم اللغة وعلم الاجتماع أي بين اللغة والعلاقات الاجتماعية ، ويتضمن تأثير السياق الاجتماعي على بناءات اللغة واستخدامها ، وتأثير اللغة على أنماط العلاقات الاجتماعية بين الأفراد[٤١])(**سميور١٩٩٨**)

فالمعلومات التفاوضية ترتبط بكافة المجالات المتخصصة في اشد تعقيدها ، وفي ابسط أشكالها . بمعنى أن المعلومات تدخل في مختلف التفاعلات الاجتماعية . فهي تعتبر بوجه عام مدخلا إلى المعرفة الإنسانية تقوم على محاولة تطوير مبادئ عامة ، وهي في نفس الوقت تعتبر أساس للمعرفة التي لا يمكن التوصل أليها إلا عن طريق كل ما نختبره بالحواس . **فعلى سبيل المثال** : نجد **اللغة** تعني مجموعة من القواعد وأشكال التلفظ الممكنة التي تخضع لهذه القواعد . أما **الكلام** فيعني مجموعة أشكال التلفظ أو السلوك اللغوي التي يمكن ملاحظتها فعلا .

وتــرتبط أيــضا **المعلومات التفاوضية** بوسيلة رابعة تختلف عن الثلاثة وســائل الــسابقة ، ويمكــن للدراسة أن تتناول هذه الوسيلة على النحو التالي :-

الوسيلة الرمزية :

والوسيلة الرمزية هي التي ترتبط بالرمز Symbol الذي يختلف اختلاف كلــي عن الرمزية Symbolism فهي بمثابة اتجاه أدبي . أما **الرمز** هو موضــوع أو تعبيــر أو نشاط استجابي يشير إلى فكرة أو ميزة أو إشارة مجــردة ، لكي يحل محلها ويصبح بديلا ممثلا لها ؛ والرمز يعتبر أيضا بمثابة علامة اصطلاحية تستخدم استخداماً مضطرداً لتمثيل مجموعة من الأشــياء أو نوعاً من أنواع العلاقات ، وهناك أنواع متعددة من الرموز مثل :

رمــوز التتابع Discursive Symbols وهي تشير إلى المعاني المنقولة باللغــة اللفظية التي تفهم بتتابع وتوالي الرموز اللفظية فيفهم معنى الجملة بقراءة كلماتها كلمة كلمة و بترتيب كتابتها أو نطقها ؛ وهناك أيضا **رموز العرض** Presentational Symbols وهي المعاني المنقولة بوسيلة غير لفظــية كالــصور التي تفهم عند عرضها كدفعة واحدة حتى يتم إدراكها والتحقق من المعاني التي تقصدها ويوجد أنواع أخرى من الرموز ترتبط بالخرائط التي تشير إلى بيانات مرتبطة بالمعلومات التفاوضية باعتبارها الوسيلة الممكنة كحافظة مستندات تفاوضية .

ثانيا- المصطلحات والمفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية:

المعلــومات التفاوضــية تعتبر بمثابة أشكال مختلفة للمعرفة التي يرغب الفرد التوصل أليها والتي تتعلق بالقضية التفاوضية . فهي بمثابة المعرفة التــي يحــصل علــيها الفرد من خلال الاتصال المباشر أو غير المباشر للموضــوع التفاوضــي ، ولهــذا الــسبب ترتبط المعلومات التفاوضية بمجموعة من المصطلحات والمفاهيم الأساسية وذلك فيما يلي :-

١_ المصطلحات الأساسية للمعلومات التفاوضية:

قد اتضح مما سبق أن **المعلومات التفاوضية** هي بمثابة **بيانات وحقائق** ولتفادي الخطاء الدارج الذي يحدث عاده باعتبار أن المعلومات والبيانات مصطلحان للدلاله على نفس الشيء ، بينما في الواقع انهم مصطلحين مختلفين ولتفادي هذا الخلط وسوء الفهم الذي ينتج من هذا سوف توضح الدراسة كل هاتين المصطلحين واوجه الشبه بينهم وذلك فيما يلي :-

أن **لفظ معرفة** يستخدم ليصف فهم الشخص للحقيقة الواقعية .

أما العمليات التي يتم من خلالها تعديل المعرفة هي الحصول على **معرفة إضافية** يشار إليها على أنها **عملية التعليم** . فمن خلال حواسنا نلاحظ بطريقة مباشرة الأشخاص ، والأشياء ، والأحداث .

وذلك عن طريق استخدام اللغة والرياضيات والرموز الأخرى لتمدنا ببدائل عن الحقيقة في عقولنا ، ويمكن أن تؤدي هذه المعرفة إلى نتائج إيجابية أو سلبية ، ولهذا السبب يظهر الفرق بين البيانات والمعلومات على النحو التالي :-

أ _ البيانات _

هي اللغة أو الرياضيات أو الرموز التي يتفق عليها الأفراد بمختلف ثقافتهم وتخصصاتهم بمعنى أن البيانات هي المادة الخام التي يستخرج منها المعلومات .

ب_ المعلومات _

هي نتائج عمليات تكوين البيانات التي ينتج عنها في النهاية المعلومة المتنوعة للوصول إلى تطوير مستوى المعرفة ، وهذه العمليات يطلق عليها التعلم .

ج_ المعلومة _

هـي الأسـس الجوهرية الناتجة عن محصلة البيانات بمختلف أشكالها ، وتنقسم إلى المعلومة العامة والمعلومة المتخصصة وفي مجموعهم العام يطلق عليهم المعلومة المتنوعة .

د_ المعلومة العامة _

هـي الكـم الهائـل من تداول عمليات البيانات العامة دون تحديد نطاق لمجالها أو نوعها في العمليات التفاعلية على مختلف المستويات .

هـ_ المعلومة المتخصصة _

هـي البيانات محددة المجال والنوع والتي تخص فريق محدد متخصص من اجل تطوير المعرفة في مجال متخصص .

و_ المعلومة القيمة _

هـي محصلة البيانات التي يتم تجميعها في مختلف الأنشطة ، والتي يقوم بها فريق متخصص من حيث التصنيف والمقارنة والتقدير والتحليل حتى الدمج وتصبح معلومة ذات قيمة منتجة .

ولكـن هـناك سؤال رئيسي وهو : كيف يمكن أن تتحول البيانات إلى معلومات تفاوضية ؟ والإجابة على هذا السؤال تتطلب معرفة مصطلح " **معالجة البيانات** " الذي يرتبط بعمليات التحول . باعتبار أن البيانات هي المـادة الخـام للعمليـة التفاوضـية ، والتي يجب أن تعالج حتى تصبح معلـومات مـن جانـب مستقبلها ، **فهي تمر بمجموعة عمليات قد تكون** بسيطة في شكلها ، ولكنها في غاية التعقد في تنفيذها ، وعلى سـبيل المثال : نجد " **المعلومات القيمة** " فهي ترتبط في عملية تحولها **بثماني** عملـيات ، ويمكـن أن يطلق عليها **دورة المعلومات** **Information Cycle** ويمكن للدراسة أن تتناول هذه العمليات على النحو التالي :-

١ـ العملية الأولى : (عملية الحصول على البيانات):

وهذه العملية يمكن أن يطلق عليها عملية التجميع ، وهي وسيلة للحصول على بيانات لموضوع تفاوضي معين ، ويتم تجميع كافة البيانات المرتبطة بذلك الموضوع بكافة الطرق المعلنة .

٢ـ العملية الثانية : (عملية التأكد من صحتها):

وتهدف هذه العملية إلى التأكد من صحة البيانات التي يتم تجميعها عن طريق المقارنة بين مصادر التجميع المختلفة ، وهذه العملية تستغرق جهد كبير من اجل التأكد أن مصادر البيانات لا ترجع في النهاية إلى مصدر واحد ، لان تجميع البيانات من مصادر مختلفة تفيد مصداقية البيانات بنسبة يمكن الاعتماد على تلك البيانات المجمعة لإتمام باقي العمليات ، وهذه النسبة يجب أن تتخطى في عمليات المقارنة المنتصف المئوي 50% .

٣ـ العملية الثالثة : (التصنيف):

وهذه العملية تتعلق بتصنيف عناصر البيانات التي تم التأكد من صحتها وتكون مرتبطة بالموضوع التفاوضي المراد تجميع البيانات من اجله بحيث تعطي فهرسة واضحة لعناصر الموضوع .

٤ـ العملية الرابعة : (الفرز والترتيب):

وتنقسم هذه العملية إلى مرحلتين ـ **الأولى ـ الفرز** " ويعنى التدقيق في فهرسة عناصر الموضوع الذي تم تصنيفه لاختيار الأولويات التي تخدم الموضوع التفاوضي " . ثم تأتى ـ **المرحلة الثانية** ـ "وهي ترتيب عناصر الأولويات وفقا لترقيم عددي للبيانات " .

٥ـ العملية الخامسة : (التحليل والتقييم):

وتعنى هذه العملية التدقيق في البيانات من حيث الخلفية التاريخية للموقف وتطور الأحداث في الوقت الراهن ووضع الاحتمالات الممكن حدوثها

عند تطور الموقف التفاوضي مع بحث ردود الأفعال الوارد حدوثها . أو التـــي حدثت بالفعل والملاحظات الواجب اتباعها عند ظهور ردود أفعال جديـــدة أو تطـــور الموقـــف لأشـــكال مـــستحدثة مع وضع التقييم لكافة الاحـــتمالات فـــي التعامل من خلال مجموعة من السيناريوهات الواجب اتباعها لتتناسب مع كل رد فعل .

٦ـ العملية السادسة : (التدقيق والتلخيص):

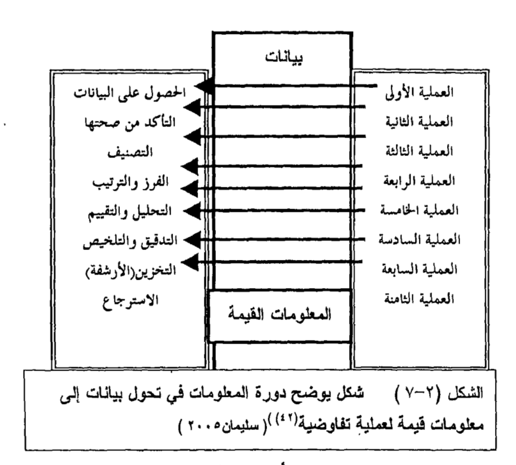
وهـــذه العملـــية هـــي النهائية في خطوات تحول البيانات إلى معلومات ويقـــصد بالتدقـــيق أي التركيـــز على أهم التقييمات التي استحوذت على العملـــية السابقة ، والتي تحولت فيها البيانات إلى معلومات متكاملة بكافة أبعادهـــا وردود أفعالهـــا ، والتدقـــيق علـــى أهم الجوانب في الموضوع التفاوضـــي حتى لا تصاب المعلومات بالشتات الموضوعي أما المرحلة النهائـــية هي الدمج ، وتلخيص المعلومات النهائية في شكل معلومة قيمة ومنتجة .

٧ـ العملية السابعة : (التخزين):

ويقـــصد بالتخزين أو الأرشفة هي الاحتفاظ بكافة البيانات التي تم تحليلها وتقـــيمها في العملية الخامسة والتلخيص النهائي للمعلومة أو المعلومات النهائية .

٨ـ العملية الثامنة: (الاسترجاع):

وهذه العملية ترتبط بالاستفادة من كافة البيانات والمعلومات النهائية التي تـــم أرشـــفتها أو تخـــزينها لكـــي تـــصبح بمثابة خلفية تاريخية مرتبطة بالموضـــوع التفاوضـــي ، والتي يمكن الاستفادة منها في مراحل زمنية مستقبلية .



الشكل (٢-٧) شكل يوضح دورة المعلومات في تحول بيانات إلى معلومات قيمة لعملية تفاوضية([٤٢])(سليمان٢٠٠٥)

ويتضح من العمليات السابقة أثناء تحول البيانات إلى معلومات قيمة والتي تؤدي في النهاية إلى معلومات تفاوضية بأنها عمليات في غاية التعقيد ، وغالبا تكون مرتبطة بالمستوى الإقليمي أو العالمي لنوعية متخصصة من المفاوضات وعلى سبيل المثال : المفاوضات المرتبطة بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية ، **ويمكن أن يستخدم هذا الأسلوب في المجالات الاقتصادية والاجتماعية المتخصصة بوجه عام .**

٢_ المفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية:

يقصد **بالمفاهيم** Concepts في مجال المعلومات التفاوضية بمعنى التفكير العلمي لمجموعة من المعاني التي تعبر عن الاستخدامات العلمية لتوضيح المعرفة ، وتشكل هذه المفاهيم **لغة الحوار** التي تستخدم لوصف طبيعة محددة من المعلومات التفاوضية ، **فالمفهوم** يعبر عن لفظ يعكس تجريداً ويلخص عدداً من الملاحظات وتشكل المفاهيم جوهر لعملية الاتصال المرتبطة بالعمليات التفاوضية .

فلــولا الاتفاق على مفاهيم محددة لما كان هناك معرفة تؤدي إلى سهولة الاتــصال فــي العملــيات التفاوضية . فالمفاهيم هي بناءات وتجريدات منطقــية مــشتقة من الانطباعات الحسية والإدراكات الفعلية والخبرات الواقعية ، وهناك ملاحظة هامة في هذا المجال أن المفاهيم ليست ظواهر في حد ذاتها ، ولكنها بناءات منطقية للموضوعات التي ترمز أليها . أي أن المفاهيم ليست نظرية يمكن اكتشافها ، وإنما هي عبارة عن مجموعة من المركبات الفكرية تعكس وجهة نظر معينة وتركز على بعض جوانب الظواهــر وفــي نفس الوقت تتجاهل فيه ظواهر أخرى ؛ وتساعد أيضا المفاهــيم التفاوضــية على إدراك العلاقات التفاعلية ، وإضافة إلى ذلك تساعد على إجراء الاستنتاجات وعلى تصنيف المادة التفاوضية ، وسوف تحــاول الدراسة أن تحدد بعض المفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية فيما يلي:

أ _ تشويش المعلومات _

ومفهــوم تــشويش المعلومات في ابسط أشكاله هو غدم وصول البيانات بصورة واضحة وسليمة ، ويتفرع إلى نوعين:

_ **الــنوع الأول** _ ويطلق علية " **التشويش الدلالي** " وهو يوضح الحالة التي يسئ الأفراد فهم بعضهم بعض أثناء العمليات التفاوضية وينتج عن ذلك عدم وضوح البيانات بين المرســل والمســتقبل[٤٣] **(رشتى١٩٨٧)**.

أمــا _ الــنوع الثانــي _ مــن تشــويــش المعلومات هو " التشويش الميكانيكــي " ويعنى التدخل الفني الميكانيكي الذي يؤدي إلى تشويش فهم البــيانات أثناء انتقالها عن طريق مؤثرات خارجية ، والمثال على ذلك : أثناء العمليات التفاوضية خلال الاتصالات السلكية واللاسلكية بين السفن أو بــين المراكز البحرية المتخصصة فيمكن أن يحدث تشويش ميكانيكي يــؤدي إلى تشويش في العمليات التفاوضية وبالتالي فتشويش المعلومات

يــرتبط بنوعــين أساسيين **النوع الأول** الناتج بفعل آنساني **والنوع الثاني** التشويش الناتج بفعل عوامل ميكانيكية غير إنسانية .

ب_ غموض المعلومات_

يقصد بمفهوم غموض المعلومات آي عدم فهم البيانات نتيجة عدم تداول هــذه البــيانات من قبل فيؤدي ذلك إلى الغموض ، ولكن مع التزايد في تناول تلك البيانات وتوضيحها يبدأ فهم تلك البيانات لان توضيح المعرفة يــؤدي إلى إزالة عدم الفهم أو سؤ الفهم ، وغالبا أن المفاوضات تتعرض غالــبا لمفهــوم غمــوض المعلــومات حتــى يتم توضيح كافة البيانات المطلوبة .

ج_ سرية المعلومات _

يــرتبط هــذا المفهوم بالحفاظ على مراحل تحول البيانات إلى معلومات تفاوضية وسرية المعلومات تعتبر من العوامل الأساسية لنجاح أي عملية تفاوضية مهما كان تخصصها .

د_ المعلومات السلبية _

هي تلك البيانات التي لا تحقق نتائج إيجابية في العمليات التفاوضية بمعنى إنها بيانات غير منتجة ولا تؤدي إلى فوائد عملية .

هـ_ المعلومات الإيجابية _

وهي ترتبط بالبيانات التي تعتمد على الحقائق واليقين والإقناع لأنها ترتبط فــي صــياغتها على تفادي التناقض ، وهي التي يطلق عليها المعلومات القيمة ويمكن الاعتماد عليها في مختلف العمليات التفاوضية.

و_ خلخلة المعلومات_

ويــرتبط هذا المفهوم بتشتيت البيانات ، بمعنى عدم معرفة حقيقة البيانات أو اكتــشاف مــصداقيتها مما يؤدي إلى عدم تحقيق الأهداف التخطيطية المطلوبة نتيجة خلخلة المعرفة التي أساس العملية التفاوضية .

ز_ أمن المعلومات _

ويقصد بمفهوم أمن المعلومات المرتبط بالعمليات التفاوضية آي الحفاظ علـــى البـــيانات حتى تتحول إلى معلومات قيمة يتحقق من خلالها نجاح العملية التفاوضية .

ح_ تدفق المعلومات_

يعني هذا المفهوم كثرة البيانات أثناء عملية تفاوضية معينة مما يؤدي إلى النجاح أو الشتات في نفس الوقت ، فالنجاح يعنى الحصول على البيانات المطلوبة .

أما الشتات يعني الجهد في اختبار البيانات من حيث مصداقيتها أو عدمه ، ويقابل هذا المفهوم نقص البيانات بمعنى قلة البيانات المطلوبة في عملية تفاوضية معينة وهذا ويؤدي إلى التأخر في إنجاز العملية التفاوضية .

ط _ المعلومات المعلنة _

ويقــصد بهـــذا المفهـــوم البيانات غير السرية ، والتي لا يوجد مانع في الاطلاع عليها وغالبا أن العمليات التفاوضية تقابل هذا المفهوم في طبيعة عملهـــا مـــن حـــيث تداول بعض درجات السرية على البيانات في اغلب الشركات العالمية أو المنظمات الدولية .

ي _ اقتصاديات المعلومات _

تعتبـــر المعلـــومات من أهم الموارد التي تحقق أهداف الأعمال في شتى المجـــالات وقد ينظر دائما إلى الموارد على أنها رأس المال النقدي ولكن المعلـــومات فـــي العمليات التفاوضية هي بمثابة موارد أساسية في إنجاز العملـــية التفاوضية ، ولهذا السبب فان إعداد المعلومات التفاوضية يتطلب جـــوانب اقتصادية ترتبط بالأفراد والإمكانيات من اجل تغطية احتياجات التنظـــيمات للمعلـــومات وكلمـــا زادت مـــسئوليات التنظيم زادت درجة احتياجاته للمعلومات .

ك_ مصادر المعلومات _

تحتاج دائما العملية التفاوضية إلى وسائل مساعدة من اجل الحصول على البيانات المطلوبة حتى تتحول إلى معلومات منتجة ، فعلى سبيل المثال : نجد في مجال البحوث والدراسات يحتاج الباحث إلى مصادر للمادة العلمية كالبحوث والدراسات والموسوعات والكتب ، وغيرها من مصادر البيانات حتى تصبح هذه البيانات بمثابة معلومات علمية يتم الاستفادة منها في مجال البحث العلمي ، وبالتالي فمصادر المعلومات تعتبر عامل أساسي في تكوين المعلومات التفاوضية فهي ترتبط بقواعد البيانات .

ل_ تقارير المعلومات _

يعتبر التقرير هو عصب العملية التفاوضية ، وهناك أربع أنواع من تقارير المعلومات التفاوضية هما: _ **النوع الأول _ " التقارير المجدولة "** وهذه التقارير تكون في أوقات محددة متفق عليها أثناء العملية التفاوضية وهى تشرح ما تم التوصل إلية أثناء فترات زمنية محددة .

_**النوع الثاني _ "التقارير غير المجدولة "** وهذه التقارير تفي ببعض الاحتياجات والظروف الطارئة غير المتوقعة التي تصادف العملية التفاوضية ، ويمكن أن يطلق عليها أيضا مسمى **" التقارير الخاصة "** .

أما _النوع الثالث _ " التقارير التفصيلة" وهذه النوعية من التقارير تأخذ شكل البحث العلمي وتحتوي بداخلها على كم كبير من البيانات والنماذج التي تفسر وجهات النظر .

_**النوع الرابع _ "التقارير النهائية"** وهي التقارير النهائية للعملية التفاوضية والتي يتم تناول النتائج النهائية لتلك العملية من حيث نجاح العملية التفاوضية أو الانسحاب منها أو تغير مسار العملية التفاوضية أو فشل العملية التفاوضية .

وبعـــد أن تـــناولت الدراسة **المعلومات التفاوضية** باعتبارها أولى شرائح حلقـــة دورة المفاوضات ، سوف تتناول الدراسة فيما بعد الشريحة الثانية من الشرائح الأربعة ، وذلك على النحو التالي :-

بـ(الشريحة الثانية) : الأسلوب وبيئة العمل:

أولا ـ المقصود بأسلوب المفاوضات:

يقـــصد بالأسلوب في مجال العمليات التفاوضية أي الأنماط الشخصية في عملـــيات الـــتفاعل التفاوضية ،.لان النمط هو بمثابة الأفكار والتوقعات المرتبطة بعادات في طريقة التعبير الفكري . بمعني أن الأحكام الصادرة في العملية التفاوضية حينما ترتبط بالنمطية تؤدي إلى عرقلة المرونة في عملـــية التفاعل ، وهذه النمطية تكسب الشخص المفاوض مسمى **شخص نمطـــي** Stereotype Person ، بيـــنما الأسلوب التفاوضي يحتاج إلى **الذاتية** Subjectivity ، وهي نتاج للخبرات التفاعلية بمعنى أن خبرات الفرد داخل الحياة الاجتماعية تكسبه نوع من أنواع الاحتواء **السيكولوجي المتكيف** مع الفئات والبيئات المختلفة في عمليات الاندماج والتفاعل .

وهذه العملية التكيفية تكسب الفرد التحرر من النمطية ، وتكسبه مميزات تـــساعده علـــى الالـــتحام الاجتماعي والتعاون والتجاذب نحو القرارات الإيجابية المرتبطة **بالاتصال الاجتماعي** Social Contact أثناء العمليات التفاوضـــية المخـــتلفة ، والتحـــرر من النمطية يؤدي أيضا إلى التماسك الاجتماعـــي بين الأشخاص أثناء عملية الاتصال التفاوضي بغض النظر عـــن الطبقات الاجتماعية ، لان المفاوضات ليست مرتبطة بفئة اجتماعية دون فـــئة أخـــرى فجمـــيع فالفئات الاجتماعية يحتاجون في حياتهم إلى المفاوضـــات ، وهذه الفئات يطلق عليها الطبقة الاجتماعية فأما أن تكون مـــن الـــصفوة وأما من **الطبقات الوسطى** أو **الطبقات الدنيا**. فجميع هذه الفئات الاجتماعية يتفاوضون ويحتاجون إلى من يتفاوض من أجلهم .

ومعنـــى هـــذا أن أسلوب المفاوضات ليس مقتصر على **من يتفاوض من اجل من ؟** بل هو سمه من سمات الحياة و بغض النظر عن نوع العملية التفاوضـــية أو بيــئة العمل المرتبطة بها ، لان **المفاوضات** في حد ذاتها تخـتلف فـــي جوهرها عن **أركان التفاوض** . ويرجع ذلك الاختلاف أن طبيعـــتها مكتـــسبة مع ذات الفرد ويمكن تنميتها ، ومع اختلاف الطبائع البشرية فقد تختلف طبيعة كل انسان في إتقانه للمفاوضات ، ولكن تطوير وتنمـــية المهارات التفاوضية تحتاج إلى شخص له استعدادات لتقبل هذه المهارات لان كل شخص يختلف عن الشخص الأخر ، وما يقبله شخص يرفـــضه شـــخص أخر ، ولهذا السبب فتنمية المفاوضات مرتبطة بميول الـــشخص واســـتعداده للتغير نحو الأفضل والتحرر من النمطية الفكرية والسلوكية .

فأســـلوب المفاوضات هو بمثابة مجموعة من القيم لها طبيعة خاصة في التفاعل الاجتماعي ، وهذه القيم ترتبط بالتفاعلات الإيجابية .

بمعنـــى أن الفرد يتفاوض من اجل مصلحته الذاتية التي تؤدي إلى إزالة العقبات التي تصادفه أثناء عمليات التفاعل ، ويمكن أيضا أن يتفاوض من اجـــل ذاته ولمصلحة الآخرين أيضا ، ويمكن أن يتفاوض الفرد من اجل الآخرين لتحقيق أهدافهم ومطالبهم دون تحقيق مصلحة ذاتية ومن خلال هـــذا المـــنطق تصبح **المفاوضات ذات قيم أخلاقية** حينما تكون في كافة **جوانـــبها الـــشرعية** حيث أن هناك مفاوضات لا ترتبط بالقيم الأخلاقية لأنها منبثقة عن **التفاعلات غير الشرعية**

_ فعلى سبيل المثال _ :

فـــي المجـــال البحـــري نجـــد أن هناك مفاوضات بين منظمات الجريمة المـــنظمة من اجل وضع الخطط في تنفيذ جرائم القرصنة البحرية والتي

تــؤدي إلى خسائر خطيرة . فهذه النوعية من المفاوضات لا تتسم بالقيم لأنّها بمثابة **مفاوضات غير شرعية** تؤدي إلى أهداف غير أخلاقية ، وهي التي تتسم **بالمفاوضات غير الأخلاقية** التي ينتج عنها أضرار للآخرين ، وهــذا المثال ليس مرتبط فقط بالجرائم البحرية وإنما مرتبط بكافة أنواع المفاوضات غير الشرعية التي ينتج عنها أضرار للغير .

ولهــذا الــسبب فأسلوب المفاوضات هو جانب أخلاقي من جوانب الحياة الإنسانية فقد خلق الله الانسان ككائن مفاوض من اجل إزالة العقبات التي تــصادفه مــع الآخرين دون التعرض إلى التصادم في الآراء أو لتفادي المــنازعات والاخــتلافات التــي تــؤدي بدورها إلى التشدد في الرأي والخــصومات ، ولهــذا السبب فأسلوب المفاوضات يعتبر من الخطوات الهامــة فــي إنجاز العملية التفاوضية ، ويرتبط أسلوب المفاوضات من خــلال هــذا المــنطق بالعديــد مــن السمات الأخلاقية التي تؤدي إلى المفاوضات الإيجابية ، ويمكن للدراسة أن تتناول بعض هذه السمات التي تؤدي بدورها إلى نجاح المفاوضات في التفاعلات الاجتماعية على النحو التالي :-

ثانيا- السمات النفسية الاجتماعية لأسلوب المفاوضات في بيئات العمل المختلفة:

تــرتبط المفاوضــات الإيجابية (الشرعية) بمجموعة من السمات النفسية الاجتماعــية المــتواجدة داخــل الانــسان وهذه السمات تعطي المفاوض مميــزات تساعده على اكتســاب الآخرين ، وتساعده أيضا علــى زيادة المحيط التفاعلي الذي يزيل الفجوات التي تتواجــد أثناء عمليات التفاعل لأنه لا يمكن أن يتفاعل الفرد مع الآخرين

دون أن يصادفه بعض الفجوات التي تعوق مسار الحوار الفكري ، ولهذا الــسبب فــان **المفــاوض المحتــرف** أو كما يمكن أن يطلق علية **خبير**

المفاوضات يجب أن يتسم بمجموعة من السمات النفسية والاجتماعية التي تساعده على احتواء المواقف التي تنتج عن فجوات الحوار الفكري .

لان الفــرد العــادي فــي المجتمع يفتقد إلى هذه السمات أثناء العمليات التفاوضــية فــي حــياته اليومية ، وينتج عن ذلك ما يطلق علية التنافر التعاملــي ، وهــو مصطلح ينتج عن تعامل الفرد مع الآخرين ، ويتداول علــى نطــاق كافة التعاملات الاجتماعية المتنوعة مادام هناك تفاعل بين الفرد والأخر بغض النظر عن تحديد درجة المودة أو القرابة أو الجنس أو العقــيدة أو اللــون . بمعنى أن مصطلح التنافر التعاملي لا يعتبر كحالة مرضــية غيــر مرغوب فيها وإنما هو مصطلح يفتقد التقويم الاجتماعي النفساني .

حيث انه ليس لدى كل إنسان قدرات تؤهله على تنمية السمات التفاوضية ، ومــع ذلك لا يمكن تعميم هذه الفكرة على مجمل الأفراد أثناء تفاعلاتهم الاجتماعــية ، وإنمــا هناك أفراد تفوق قدرتهم التلقائية لتلك السمات التي تحــتاج إلــى تنمية في أسلوب التفاوض في الحياة اليومية ، وهي تتوقف علــى طبــيعة الفرد وقدراته الذاتية وعلاقته بالآخرين بغض النظر عن المــستوى الثقافــي أو العلمــي ، ولكن خبير المفاوضات الذي يمارس العمليات التفاوضية بأسلوب وظيفي مهني يحتاج إلى معرفة لتلك السمات لأنــه يتحمل مسئولية الآخرين من اجل الوصل إلى اتفاق أو تسوية نزاع أو حــل مشكلات اجتماعية بمختلف أنواعها ، وأيضا من اجل التوصل إلــى مــصالحة تهدف إلى إزالة أي عقبات في المستقبل مرتبطة بتوزيع الحقــوق والأدوار . ويمكــن للــباحث أن يقترح مجموعة من السمات النفــسية الاجتماعــية التي تؤهل المفاوض على إنجاز مهامه بأسلوب تفاوضي ناجح فيما يلي :

١- فهم طبيعة الآخرين :

هـذه السمة من السمات الهامة التي يجب أن يتحلى بها شخص المفاوض لان لكل طبيعة بشرية تقاليد وعادات وميول وأفكار ، ففهم الآخرين يؤدي إلى تجنب المساس بهذه الأسس المجتمعية فبدون فهم طبيعة الآخرين ينتج عن ذلك مصطلح **حساسية التعامل** ، وتلك المصطلح في جانبه الذي يمس التقاليـد أو العادات أو الأفكار يصبح عائق في الاندماج ، وينتج عن ذلك حواجز بين المفاوض والأطراف الأخرى ، ولهذا السبب فان الفهم لطبيعة الآخرين يعالج حساسية التعامل قبل حدوثها . ومصطلح حساسية التعامل له معاني أخرى تشير إلى حساسية الفرد تجاه الآخرين ، ويرتبط بالخجل أو الحـساسية المفـرطة الـذي يشعر بها الفرد نحو الآخرين من حيث تحمـيلهم أعباء وخلاف ذلك ، ولكن هذا المعنى ليس المقصود في عملية المفاوضـات ولكـن حساسية التعامل تنتج حينما يفتقد الفرد معرفة طبيعة الآخرين .

٢- التوازن الفكري :

وتأتـي الـسمة الثانـية مـرتبطة بالتوازن أي عدم التصلب بالرأي أو التعـصب تجـاه أمـر ما ولكن التوازن يعني المرونة الفكرية ، وهي متناقضة مع التحجر الفكري ، فشخص المفاوض يجب أن يتسم بالتوازن بمعنـى عـدم المـرونة المتكاملة أو التصلب الذي يؤدي إلى التنافر مع الآخرين .

٣- التلقائية المتوازنة:

هـي سـمة ثالـثة لشخص المفاوض بمعنى أن يكون تلقائي في أسلوب تفاوضـه والتلقائـية لا تعني السذاجة ، ولكن لابد من تواجدها بأسلوب متوازن في العمليات التفاوضية لان الشخص المفاوض حينما يتسم بالمكر أو المراوغة يفقد المصداقية التفاوضية .

لان العمــل التفاوضـــي يتسم بالنبل والبساطة في التعامل ، وإنما التلقائية المتوازنة تعني الأسلوب التلقائي في تناول النقاش التفاوضي دون التكلف المصطنع بالحيطة المفرطة التي تجعل الآخرين يتنافرون من المفاوض .

٤ـ المشاعر الصادقة :

وتعتبــر ســمة رابعــة لشخص المفاوض بحيث يحاول أن يكيف ذاته بمــشاعر صـــادقة تجــاه الآخرين وان يشعر بمدى احتياج الآخرين إلى مــساعدته ، وان يتحــرر من المهام الروتينية التي تفرضه علية وظيفته فحيــنما يتحــرر مــن هذه القيود سوف يجعل ذاته مكان الآخرين الذين ينتظــرون مــساعدته ، لان شــخص المفــاوض يمكن أن يتفاوض عن أشــخاص لا توجد آي معرفة سابقة غير انه وجد ذاته مكلف بالدفاع من اجل هؤلاء الأشخاص دون تميز على أساس الجنس أو اللون أو العقيدة أو الطبقة الاجتماعية .

٥ـ محبة الآخرين :

أمــا الــسمة الخمــسة هي محبة الآخرين بمعنى التسامح خلال العملية التفاوضــية ، لان غالــبا فــي تلك العمليات يحدث جذب وتنافر وهاتين الصفتين تؤديان إلى وجود رواسب داخلية تجاه الأطراف الأخرى فبدون وجود المحبة سوف يفتقد الأطراف التبادل الوجداني بينهم ، ولهذا السبب يجــب علــى المفاوض أن يتحلى بالمحبة حتى في مراحل توتر العملية التفاوضية ، ويحاول دائما أن يجعل الأجواء التفاوضية ذات تبادل وجداني تظهر فيها روح الود الذي لا يفسد العلاقات التفاعلية .

٦ـ المحايدة في القرار:

والسمة السادسة هي المحايدة في اتخاذ أي قرار بشأن العملية التفاوضية والمقــصود بالمحايدة أي عدم الانحياز إلى فكرة محددة دون سماع أراء الآخــرين ، وهذا لا يعني أن المفاوض يتعرض للتشتت الفكري ، وإنما

لابد أن يمتلك أفاق للتفكير المتسع ، وان يتخذ قراراته بنظرة محايدة دون الانجـذاب لتأثيـر فكرة معينة ، فحينما يستعين بنماذج تفاوضية مماثلة فيجب أن يتحرر من آراء المفاوضين الذين تناولوا تلك العمليات السابقة ، وإنمـا الاسترشاد بالنماذج هو جانب يعزز الآراء المتشابهة ، ولكن لكل عملـية تفاوضـية الأجـواء الخاصة بها من حيث أسلوب المفاوضات ، وطبـيعة بيئة هذه العملية ، ولهذا السبب فالمحايدة تكسب المفاوض سمة هامة وهي احترام وثقة الآخرين لوجهات نظره .

٧ـ الجدية والالتزام :

والـسمة الـسابعة هـي سـمة الجدية والتزام ، وهذه السمة تنقسم إلى صـفتين : **الـصفة الأولى** هي صفة الجدية بمعنى أن المفاوض يجب أن يتمـتع بجدية التعامل مع الآخرين ، ويبتعد عن الاستهزاء بآراء الآخرين مهمـا كـان المستوى الثقافي أو التعليمي للأفراد المتفاوض معهم أو من أجلهـم والجدية تعني احترام الغير فيتسم شخصية المفاوض بأنة شخص يتمتع بالجدية وغير مستهزأ ، وسمة الجدية تكسبه أيضا صفة الابتعاد عن النفاق .

أمـا صـفة الالتزام وهي احترام بالمواعيد المحددة للانتهاء من العملية التفاوضية دون المماطلة لحسب أحد الأطراف .

٨ـ الحسم في التوقيت المناسب :

والسمة الثامنة هي الحسم لان المفاوض يتحمل مسئولية من يتفاوض من أجلهـم فيجب أن يكون حاسما بمعنى عدم قبول تنازلات تؤدي إلى إهدار حقوق الآخرين أو سلب ما لديهم من حقوق ، ويجب أيضا أن يتمتع بسمة الحسم حينما يشعر أن العملية التفاوضية تفوق قدراته العلمية والتخصصية ، فالحـسم في هذه اللحظة هو الانسحاب السريع من تلك العملية حتى لا يهـدر الـوقت لنفسه ويهدر أيضا حقوق الآخرين وحتى يتيح الفرصة لاختيار مفاوض أخر .

٩ـ التجديد الفكري المستدام :

والــسمة التاسعة هي التجديد الفكري المستدام وهي سمة ترتبط بالتنمية الفكرية المستدامة . بمعنى عدم الاكتفاء بمستوى فكري معين لان الاكتفاء يكسب المفاوض سمة الجمود ، فشخصية المفاوض هي أفكار متجددة من اجل مساعدة الآخرين ، وعندما يكتفي بتنمية قدراته الفكرية لا يستطيع أن يقدم المساعدة في مختلف العمليات التفاوضية وهذه التنمية الفكرية ترتبط بمخــتلف أنواع الثقافات لمختلف طبائع الحوار في بيئات العمل المختلفة ومع مختلف الطبقات دون الاكتفاء بطبقة معينة .

لان المفــاوض يمكن أن يتفاوض عن الشخص البسيط ، وأيضا يمكن أن يــتفاوض عــن صفوات المجتمع أو عن المؤسسات والمنظمات الرسمية وغيــر الرســمية . ولهذا السبب يجب أن يلم بمختلف طرائق التعاملات الاجتماعــية في ابسط أشكالها ، وفي أرقى مستوياتها من حيث الايتيكيت والبــروتوكولات الرسمية والاجتماعية ، والتجديد الفكري المستدام يحدث عن طريق التعلم المستمر والاختلاط المباشر .

١٠ـ القدرة على التحليل :

أمــا السمة العاشرة هي القدرة على التحليل ، أن شخص المفاوض الذي يــتحمل مسئولية عملية تفاوضية مرتبطة بتحديد مسار مؤسسة أو منظمة أو دولــة . فهــذا المفاوض يتطلب منه أن يكون لدية القدرة على التحليل المــرتبط بالجــوانب التفــسيرية لاتخاذ القرارات بأسلوب مبسط ومقنع للأطراف الأخرى ، وان يحاول أن يستخدم الدلائل والبراهين التي تجعل الأطراف الأخرى في حالة توافق فكرى لطريقة التفاوض والتحليل الذي يعتمد على الحوار والإثباتات الوثائقية ، فحينما يفتقد المفاوض سمة القدرة على التحليل يصبح غير قادر على تفسير واقع المفاوضات .

١١ـ القدرة على ضبط النفس :

والـــسمة الحادية عشر هي القدرة على ضبط النفس ، بمعنى أن شخص المفاوض يجب أن يكون على قدر من الحذر لان طبيعة عملة تجعله يطلع علـــى أســـرار الغير فلا بد أن يتمتع بقدر كبير من الكتمان وهذه السمة مرتبطة بأمن المعلومة حتى الانتهاء من العملية التفاوضية بنجاح وتصبح هـــذه العملـــية بمثابة مرحلة تاريخية لان إعلان نتائجها لن تسبب ضرر لأحد ، وإنما حينما يكون المفاوض على قدر من عدم ضبط النفس وإفشاء أســرار الغيـــر بغـــرض التفاخر يؤدي ذلك إلى إفساد العملية التفاوضية وإلحاق الضرر بالغير .

١٢ـ الأمانة وعدم الاختراق :

والـــسمة الثانـــية عـــشر هي الأمانة وعدم الاختراق . بمعنى أن شخص المفاوض يجب أن يكون صادق مع نفسه ، وان يتحمل الأمانة التي كلف بهـــا مـــن الغير ، ويعتبر أن العملية التفاوضية التي يقوم بها هي قضيته الشخـــصية ، ولا يـــسمح لأي مغريات أن تتسلل إلية بطرق غير شرعية بمعنـــى أن المفـــاوض يأخـــذ اجر نظير طبيعة عملة ، ومن الطبيعي أن تتعـــرض العملـــيات التفاوضـــية لنوعية من حروب المصالح لكي يكون التفاوض على حساب أحد الأطراف ، ولهذا السبب يجب أن يتمتع شخص المفاوض بالشخصية الفولاذية التي لا يستطيع أحد أن يخترقه مهما كانت المغـــريات لـــذلك ، وهـــذه السمة يجب أن تكون متوافرة في كافة أنواع المفاوضات على مختلف المستويات المحلية أو الوطنية أو العالمية .

١٣ـ الابتعاد عن العدائية :

والـــسمة الثالـــثة عشر هي الابتعاد عن العدائية وهذه السمة تعتبر ذات طابـــع سيكولوجي ، لان اغلب المفاوضين لا يخضعوا لاختبارات نفسية قـــبل توليهم عملية تفاوضية ، ولهذا السبب لابد أن يكون المفاوض بعيد

عن العدائية بمختلف أشكالها ، فيجب أن يكون مظهره مثل جوهره بمعنى الصدق في الأسلوب الظاهر والخفي ، لان العدائية هي بمثابة دوافع كامنة لا يستطع الفرد اكتشافها إلا من خلال الاندماج والتفاعل وحينما تسيطر العدائية على شخص المفاوض سوف يفقد طبيعته التفاوضية ويصبح مقيد وغير متحرر من قيود العدائية التي تفسد طبيعة العمل .

١٤ـ البساطة وعدم التكلف :

أما السمة الرابعة عشر ترتبط بالبساطة وعدم التكلف فهذين الصفتين تجعل من أسلوب شخصية المتفاوض يتسم بالمرونة والتواضع وهذه الصفات تجعله مقبول من الآخرين . أما المفاوض المتكلف في طريقة أسلوبه في التعامل أثناء العملية التفاوضية تجعله محور للنقض من الآخرين ويصبح شخصية غير مقبولة لديهم .

١٥ـ التكيف والاندماج :

والسمة الخامسة عشر هي التكيف والاندماج في الوسط التفاوضي أثناء العملية التفاوضية ، ويعني ذلك التكيف مع البيئة الاجتماعية المتواجد بها المفاوض ، واحترام العادات والتقاليد في تلك البيئة والالتزام بعادات وطرائق الشعوب المختلفة حتى يكتسب احترام هذه الشعوب وعدم إصدار فعل معين يخدش هذه العادات والتقاليد ، ولهذا السبب فالمفاوض العالمي بغض النظر عن طبيعة تخصصه سوف يفرض علية التواجد في أماكن مختلفة ومتنوعة تختلف فيها طرائق الشعوب ولهذا السبب فان التكيف والاندماج والتفاعل يؤدى إلى الثقة المتبادلة التي تؤدي إلى زيادة الاحترام الذي ينتج عنة نتائج إيجابية .

وبعد أن تناولت الدراسة مجموعة تصورية عن السمات النفسية الاجتماعية التي تؤهل المفاوض على إنجاز مهامه بأسلوب تفاوضي ناجح ، وهذه السمات تختلف عن مهارات التفاوض ، و سوف تتناول الدراسة فيما بعد الشريحة الثالثة من الشرائح الأربعة ، وذلك فيما يلي:-

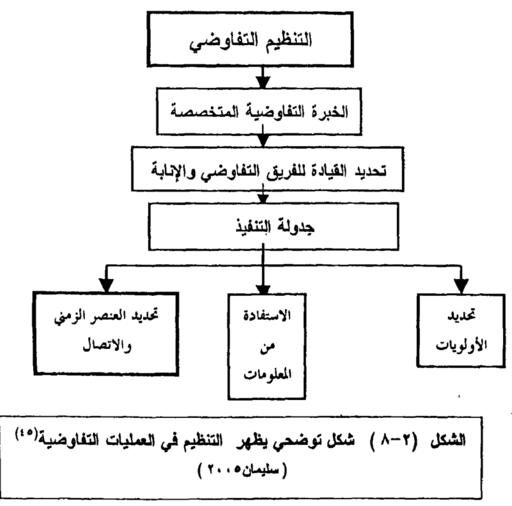
جـ(الشريحة الثالثة) : التنظيم والتخطيط :

يستخدم البعض كلمة " تنظيم " بمعنى تخطيط ، ويستخدمها البعض الأخر بمعنى **ترتيب** أي عكس كلمة فوضى Chaos ، أما التوضيح اللغوي في قامـــوس المـــورد القريب للغة الإنجليزية فنجد أن كلمة Organization تعني تنظيما أو نظاما أو منظمة . أما قاموس المورد الكبير نجد أن كلمة Organization تعنـــي تنظيماً أو نظاما أو منظمة أو هيئة . أما قواعد اللغـــة الإنجليزية قد تناولت الفعل organize و يعنى ينظم أو ينشئ أو يؤسس[٤٤](**الهواري ١٩٨٦**) .

أما من جهة نظر الدراسة فالتنظيم والتخطيط هم مصطلحين يختلف كل مـــنهم عن الأخر . فمصطلح **التنظيم** يعنى إعادة الترتيب أو بناء هيكلية تقـــوم علـــى أســـاس واضح المعالم . أما **التخطيط** فيعني وضع أهداف واضـــحة يتم السعي إلى تحقيقها ، ولهذا السبب يعتبر مصطلح التخطيط مـــرتبط بمـــصطلح الاستراتيجية[*] . والعمليات التفاوضية ترتبط دائما بالتنظـــيم وبالتخطـــيط . وســـوف توضح الدراسة كل من المصطلحين وعلاقتهما بالمفاوضات وذلك على النحو التالي :-

أولا. التنظيم التفاوضي:

١ـ **مـــصطلح التنظيم** ـ التنظيم في العمليات التفاوضية يعني التخصص وتقسيم العمل من خلال التنسيق بين الخبرات المتخصصة من اجل تحقيق ما ترنو إلية العملية التفاوضية ، وذلك من خلال الخبرة والقيادة وجدولة التنفيذ ، فهذه الخصائص الثلاثة من وجهة نظر الدراسة تؤدي إلى التنظيم التفاوضـــي الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف التخطيطية **ويظهر ذلك في الشكل الآتي :-**



الشكل (٢-٨) شكل توضحي يظهر التنظيم في العمليات التفاوضية[٤٥]
(سليمان٢٠٠٥)

ويتــضح من الشكل (٢-٨) أن **التنظيم التفاوضي** يتطلب وجود **الخبرة المتخصصة** ، وهذا يعني أن لكل عملية تفاوضية خبراء متخصصين بتلك العملــية من حيث نوع المفاوضات في شكلها المتخصص وطريقة تحديد مــدى الوســائل التي تخدم هذه العملية ، أما تحديد القيادة فهذه الخاصية تــتوقف علــى طبــيعة وحجم العملية التفاوضية . فحينما تكون العملية التفاوضية ذات مستوى تنظيمي معقد وبالتالي فقد تحتاج هذه العملية إلى فريق تفاوضي وليس إلى شخص مفاوض ، وبالتالي سوف تصبح القيادة عنــصر أساسي في تلك العملية ولهذا السبب فان التنظيم التفاوضي يحتم على القيادة التفاوضية أن يصبح لها إنابة من اجل الالتزام بجدوله التنفيذ أما جدولة التنفيذ فهي الخاصية الثلاثة للتنظيم التفاوضي وتتفرع إلى **ثلاثة فروع** :

_ تحديد الأولويات :

ويقــصد بهذا الفرع وضع تصور كامل لكافة عناصر العملية أو المشكلة التفاوضية ثم ترتيب هذه العناصر .

_ الاستفادة من المعلومات :

لان أي مفاوض متخصص يجب أن يلم بكيفية تجميع المعلومات المطلوبة لخدمة العملية التفاوضية . فالاكتفاء بحافظة الوثاق أو المستندات المقدمة من الأطراف لا تعتبر كافية في العمليات التفاوضية لان المفاوضات لو تم تناولها من خلال هذه الزاوية أصبحت بمثابة أي قضية قانونية يتناولها القانونــيون فقــط ، وإنما المفاوضات تفوق هذا التصور لان القائمين بها متخصــصين في مجالات متنوعة ودائما العمليات التفاوضية تعتمد على الــنماذج والبــراهين كإطــارات مقارنــة واستطلاعية حتى تحقق نتائج مرغوب فيها . فالمعلومات تعتبر عنصر أساسي في هذا العصر ، ولكي تــصبح هناك رؤية واضحة لدي فريق المفاوضات يجب أن يكون لديهم تــراث معلوماتــي ملــم بكافة المفاهيم والنظريات والنماذج الواقعة التي تساعدهم على إنجاز مهامهم التفاوضية الناجحة .

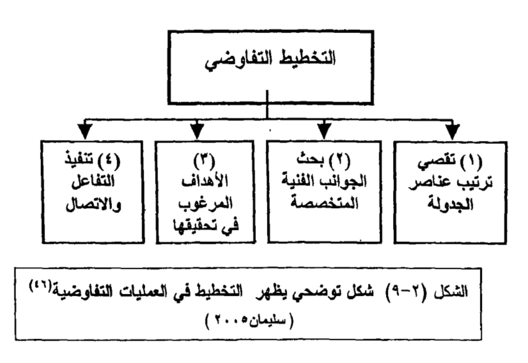
_ وتحديد العنصر الزمني والاتصال :

يعتبــر مــن العــوامل الهامة في العملية التفاوضية ، والمرتبطة بتحديد توقــيت زمني للانتهاء منها ، وهذا يؤكد الفرق بين العمليات التفاوضية والقــضايا القانونــية لان الأخيرة غير مرتبطة بعامل زمني محدد وإنما تخــضع لمباشــرة الهيئات القضائية التي تحدد مدى الانتهاء من القضية القانونــية . أمــا العملــية التفاوضية فالعنصر الزمني يعتبر عامل حاسم وأساسي .

ثانيا_ التخطيط التفاوضي:

أمـــا _ مـــصطلح التخطيط _ فيعنى الاستراتيجية التي سوف تتوافق مع العملية التفاوضية ، وذلك بالاعتماد على ما توصل أليه التنظيم

التفاوضـــي من وضع معايير لجدوله التنفيذ ، ويمكن أن يطلق على هذه الاســـتراتيجية مـــصطلح **التخطـــيط التفاوضي** الذي يرتبط بمجموعة من الخطوات الاستراتيجية ، ويظهر ذلك في الشكل التالي:



الشكل (٢-٩) شكل توضحي يظهر التخطيط في العمليات التفاوضية[٤٦]
(سليمان٢٠٠٥)

ويتـــضح من الشكل (٢-٩) أن التخطيط التفاوضي يرتبط بمجموعة من الخطوات :

_ **الأولى** _ تقصي ترتيب عناصر جدوله التنفيذ ، من حيث وضع النقاط التي سوف يتم البدء بها وتحديد ما يمكن عملة وما لا يمكن عملة ويحتاج إلى خبرات فنية .

_ **الثانية** _ بحث الجوانب الفنية المتخصصة ، والتي تحتاج إلى خبرات فنية (وذلك عندما يوجد في العملية التفاوضية جوانب فنية تتطلب خبراء أو متخصصين) .

ـ **الثالثة** ـ هي وضع تخطيط للأهداف المرغوب في إنجازها باعتبارها استراتيجية للعملية التفاوضية وسوف ترتبط بالعنصر الزمني.

ـ **الرابعة** ـ تنفيذ عمليات اللقاءات بين جميع الأطراف والتفاعل المستمر لإنجاز الاستراتيجية التفاوضية ووضع التقارير التي تباشر سير تنفيذ الأهداف .

وبعد أن تناولت الدراسة التنظيم والتخطيط سوف تتناول فيما بعد الشريحة الرابعة والأخيرة من الشرائح الأربعة ، وذلك على النحو التالي :-

د) الشريحة الرابعة) : التقدير والاستعلام:

التقدير والاستعلام في مجال المفاوضات أي تقدير الموقف عن العملية التفاوضية خلال جمع المعلومات اللازمة ووضع التنظيم الشامل لتلك العملية ، أثناء وضع الاستراتيجية التنظيمية لها من خلال التخطيط التفاوضي أما الاستعلام يقصد به تبادل الآراء بين الخبراء التفاوضيين مع الخبراء الفنيين إذا لزم الأمر لتواجدهم ، وهذه الشريحة تعتبر من الشرائح النهائية لحلقة دورة المفاوضات ، والتي يصدر عنها القرار التفاوضي بشأن العملية التفاوضية من حيث التوصل إلى الأهداف أم الالتجاء إلى أحد الأركان المتخصصة للتفاوض العام ، وهناك ملاحظة هامة أن كافة هذه الشرائح في طبيعتها لها اوجه شبة في طريقة الممارسة مع كل ركن من أركان التفاوض العام لان هذه الشرائح تعتبر كأساس للعمليات التفاوضية بوجه عام .

٤-٢ خاتمة الفصل الثاني:

قـد تـناول هـذا الفصل ثلاث عناصر أساسية ركزت على المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي ، فقد تناول **العنصر الأول** محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، من خلال مدخل من مداخل علم الاجتماع وهـو الـسوسيولوجيا الاستراتيجية ، والذي اعتمد علية علماء الاجتماع خـلال الأربعينيات من القرن العشرين بمحاولات النهوض بعلم الحروب والـصراعات (البوليمولوجـيا) الـذي ركز على دراسة أشكال واسباب ونتائج الحروب بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية ، وكان يهدف هذا العلم إلى محاولة إيجاد نظريات سلمية تضع نهاية للحروب وعلى الرغم أن هذا العلم قد لاقى فشل في تحقيق أهدافه السريعة إلا انه قد اتسم بالعلم الإصلاحي الذي تحققت أهدافه على المدى البعيد مطابق لما قصده علماء الاجتماع .

وكـان نتـيجة لذلك أن علماء الاجتماع حاولوا من خلال السوسيولوجيا الاستراتيجية النهوض بعلوم أخرى تؤدي إلى السلم المجتمعي بين الدول مـن خـلال تعزيز علاقاتهم التفاعلية ، وقد أثمرت هذه المحاولات إلى الـنهوض بعلم العلاقات الخارجية أو علم الشؤون الخارجية للدول الذي كان يعبر عن العلاقات الاجتماعية القائمة بين مختلف الدول والتي تنبثق عـن المصالح المتبادلة بينهم من خلال مجموعة من القواعد والأعراف والمـبادئ الدولـية التي تهتم بتنظيم العلاقات التفاعلية بين مختلف الدول والأصـول الـواجب اتـباعها في تفاعلاتهم الدولية ومما أدي ذلك إلى تطوير علم الشؤون الخارجية للدول إلى علم العلاقات الدبلوماسية ، وفي أواخـر القـرن التاسـع عشر كان لعالم الاجتماع الألماني ماكس فيبر الفـضل في أول صياغة منظمة للتنظيمات الدولية في شكل منظمة دائمة الـتواجد فقـد نـاقش فيبر مفهوم التنظيم ضمن معالجته لفكرة الجماعة

التضامنية Corporate، Group وكان على اثر هذه الصياغة السوسيولوجية ظهور أول منظمة دولية عالمية وهي **عصبة الأمم** League of Nations التي أنشئت عام ١٩٢٠ ، ثم بدأت السوسيولوجيا الاستراتيجية في تطوير **علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية** ، الذي يرجع إلى عالم الاجتماع الفرنسي **ريمون آرون** الذي قام عام١٩٦٦ ببلورة وصياغة واستخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولية بين الدول وقام باستقصاء المعطيات السوسيولوجية التي تقرر قيام الحرب أو السلم ، وذلك بعد اتفاقية فينا للعلاقات الدبلوماسية عام ١٩٦١ .

وبناء على هذه الصيحات السوسيولوجية بدأ ظهور علم المفاوضات الدولية الذي اختص بتسوية المنازعات السياسية والعسكرية الدولية ومع **كثرة المجالات المتشعبة والمتنوعة التي ظهرت في المجتمع الدولي بدأ خبراء العلاقات الدولية ، وبالتحديد الدكتور محمد بدر الدين** الذي وضح **أن على العلماء والباحثين** ضرورة تطوير موضوعات المفاوضات خصوصا في المجالات المستحدثة وعلى سبيل المثال : الموضوعات المرتبطة بمجال **النقل والمجالات الجمركية ، والملكية الفكرية ، والبيئة والمجالات الاقتصادية التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام .**

وبالتالي سوف يعتبر علم المفاوضات الدولية هو النواة الذي يساعد على النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، وذلك من خلال الاعتماد على مدخل السوسيولوجيا الاستراتيجية ، وميدان علم الاجتماع وعلاقته بعلم التفاوض حتى يصبح الإطار النظري للمفاوضات ينتمي إلى الدراسات الاستراتيجية لان المفاوضات هي بمثابة عملية اجتماعية استراتيجية ،

وبناء على ذلك قد تناول هذا الفصل بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية الذي اقترن في بداياته بالمجالات العسكرية حتى تطور هذا المفهوم ليشمل كافة المجالات غير العسكرية في الوقت الراهن وقد وضحت الدراسة أن أول من استخدم تعبير الدراسات الاستراتيجية هو المفكر البريطاني "**السستير بوخان**" عام ١٩٥٨، ومنذ ذلك الحين قد شاع استخدام مصطلح الدراسات الاستراتيجية في أرجاء العالم والتي تهدف إلى تناول كافة المجالات التي تعزز الاستراتيجية القومية على المستوى القومي ونطاقاتها الإقليمية والعالمية ، ثم حاولت الدراسة إظهار حقيقة جوهرية وهي أن علم الاجتماع له ميدان بحثي متخصص لعلم التفاوض ، وقد تناولت الدراسة بعض نماذج من الفروع المعاصرة لعلم الاجتماع مثل : **علم الاجتماع القانوني** والاقتصادي و**المهن** ، وأيضا **علم الاجتماع العالمي** أو ما يطلق علية **علم اجتماع ما بعد المجتمعات** ، وقد وضحت الدراسة أن **علم النفس الاجتماعي** هو ذلك الفرع من علم الاجتماع التي يرتبط بتنمية مهارات التفاوض ، وقد اتضح من خلال علم الاجتماع القانوني أن التفاوض يرتبط بكل من **الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق** وهذه هي الهيكلية التي اقترحتها الدراسة أما **المفاوضة أو المفاوضات** فقد تستخدم بمعنيين مختلفين المعنى .

الأول التقليدي : وهو الذي يشير على نمط من عملية تسوية النزاع التي تحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة أيجاد حل يقبله الأطراف المتنازعة .

أما المعنى الثاني المستقبلي : والتي تسعى إلى تحقيقه الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعية بما في ذلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعا أو نزاعا صريحا ، وإنما يحاول طرفيها الوصول إلى اتفاق ، وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحدى أنواعه المتعددة

التـــي تـــناولها علــم الاجتماع القانوني مثل **الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق .**

ثـــم تـــناول العنـــصر الثانـــي : موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض ، وذلك من خلال تناول الاختلافات الفكرية في تناول التفاوض لان كل باحث أو مفكر قد تناول التفاوض من وجهة نظر متخصصة وقد اســـتفادة الدراسة من ميثاق الأمم المتحدة ١٩٤٥ المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس بشأن حل المنازعات حلاً سلميا يرتبط بالسلم والأمن معـــاً مـــن خـــلال مـــا نصت علية هذه الفقرة بان **المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية** وقد اعتبرت الدراسة أن هذه الوسائل جميعا بمثابة تصنيفات ارتبطت بالمنازعات الدولية التي ساعدت على النهوض بعلم المفاوضات الدولية.

أمـــا مـــا قصدته الدراسة هو تطوير هذه التصنيفات بناء على صيحات خبراء العلاقات الدولية وحتى تصبح لها **هيكلية واضحة المعالم** ويصبح لها **إطار نظري** يحدد لغة الحوار التفاوضي لهذه الهيكلية وكانت **الهيكلية المقتـــرحة** وفقـــا لتـــرتيبات علم الاجتماع القانوني **(الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق)** ويطلق على هذه الوسائل مصطلح أركان لتلك الهيكلية المقترحة وتصبح أيضا التسوية القضائية بمثابة أداه مساعدة لتلك الأركان وليست ركن متخصص من التفاوض أما المفاوضات تعتبر بمثابة إطار للغة الحوار التفاوضي .

أمـــا العنصر الأخير من هذا الفصل فقد ركز على المفاوضات باعتبارها إطار نظري للغة الحوار التفاوضي وذلك من خلال وضع إطار تصوري عن **شرائح حلقة دورة المفاوضات في المجالات المتخصصة** وقد قسمت إلى أربع شرائح هي : **المعلومات التفاوضية ، والأسلوب وبيئة العمل ، والتنظيم والتخطيط ، ثم التقدير والاستعلام .**

٥-٢ هوامش الفصل الثاني :

(*)علــم الاجتماع **Sociology** : قد أشار علماء الاجتماع وفى مقدمتهم **أوجست كونت** أن علم الاجتماع Sociology هو أكثر العلوم عمومية لأنـــه يتــناول كافــة ظواهر الحياة الاجتماعية، وبالتالي **يعرف علم الاجــتماع** " بأنة علم المجتمع أو علم العلاقات والعمليات الاجتماعية الذي يهتم بدراسة كافة أنواع الجماعات الاجتماعية والفعل الاجتماعي ودراســة التنظــيم الاجتماعــي والتغيــر الاجتماعي والنظم بمختلف أنواعها"

(*) **الــسوسيولوجيا الاستراتيجية** : " هي تفسير طائفة من الظواهر التي يــتم وصــفها بأنهــا ظاهــرة اجتماعية استراتيجية عن طريق التتبع التاريخــي للتــراث البحثــي عــن تلك الظاهرة ، وبحث الاتجاهات الاســتراتيجية التي ترتبط بها مع تنظيم وترتيب المعرفة التي تساعد على توجيه البحوث التي تفسر الواقع الاجتماعي الاستراتيجي للظاهرة محل البحث من خلال الاعتماد على نظرية علم الاجتماع وتكاملها مع النظريات الأخرى لباقي العلوم الاجتماعية من خلال الأفرع المعاصرة لعلــم الاجــتماع _ انظــر : اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعــسكرية فــي تحقــيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير غيرمنشورة ، القاهرة ، ٢٠٠٢ ، ص ٥٢

(١) الموسوعة السياسية ، " علم الحروب والصراعات – البوليمولوجيا – " ، الجــزء الــرابع ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٦ ص ١٧٣.

(٢) محمــود خلف ، النظرية والممارسة الدبلوماسية ، الدار البيضاء : منــشورات جامعة الحسن الثاني – كلية العلوم القانونية والاجتماعية ، ١٩٨٨،ص٤٧.

(*)مـــاكس فيبـــر : " ولـــد عـــام ١٨٦٤ وتوفى عام ١٩٢٠ ، نشأ في
- ايرفيرت Erfert بألمانيا ، ويعتبر عالم من علماء الاجتماع الذي اهتم
بالمجال القانوني والاقتصادي والاجتماعي . أنظر: جمال أبو شنب ،
الفكـــر الاجتماعـــي الغربي حتى القرن العشرين ، الاسكندرية : دار
المعرفة الجامعية ، ٢٠٠٥ ، ص ١٨١

(3) Weber,M., "The Theory of Social and Economic Organisation "., (Handerson& Parsons;Trans). (GlencoeIII,University,press,1947).PP.145-146

(*) مـــن اشهر الاتفاقيات والاجتهادات أو القوانين أو حتى مشاريعها في ممارسة العمل الدبلوماسي هي :-

مشروع قانون بلونتشلي (١٨٦٨)

قرار معهد القانون الدولي _نيويورك (١٩٢٩)

نظام معهد القانون الدولي _ كمبردج (١٨٩٥)

مشروع معهد الحقوق _ هارفارد (١٩٣٢)

مشروع قانون بيسوا (١٩١١)

اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية (١٩٦١)

مشروع اتفاقية المعهد الأمريكي للقانون الدولي (١٩٢٥)

اتفاقية فيينا للعلاقات القنصلية (١٩٦٣)

اتفاقية لاهافانا (١٩٢٨)

اتفاقية البعثات الخاصة – نيويورك (١٩٦٩)

اتفاقية المنظمات الدولية _ فيينا (١٩٧٥)

انظـــر: محمـــود خلـــف ، النظرية والممارسة الدبلوماسية ، مرجع سابق ص٤١

(٤) الموسوعة السياسية ، " علم الحروب والصراعات – البوليمولوجيا الجزء الرابع ، مرجع سابق ، ص ص ١٧٤-١٧٥

(*)**الدكتور : محمد بدر الدين زايد:** خريج كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ١٩٧٨ حصل على درجة الدكتوراه في العلاقات الدولية عام ١٩٩٠ التحق بالسلك الدبلوماسي المصري عام ١٩٨٠ ، وعمل في بعثات مصر في شيكاغو والرياض ، وقائما بأعمال سفرة مصر في أوتاروا كندا ، وبدا عملة في عام ٢٠٠٣ سفير لمصر في اليمن وله العديد من الدراسات والأبحاث المنشورة .

(٥) محمد بدر الدين زايد، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة ، القاهرة : مكتبة الشروق الدولية ،٢٠٠٣ ، ص ١٠

(٦) محمد بدر الدين زايد، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة ، مرجع سابق ،ص ١٤

(*) **السوسيولوجيا العسكرية :** أول من استخدم هذا المصطلح هو **الدكتور : احمد إبراهيم خضر** أستاذ علم الاجتماع العسكري والذي حصل على درجة الدكتوراه في هذا التخصص برسالة إشراف مشترك بين جامعة القاهرة وجامعة شيكاغو وجامعة ميريلاند بالولايات المتحدة الأمريكية ، وقد أشار الدكتور احمد خضر أن **السوسيولوجيا العسكرية** تركز على الأوضاع الاجتماعية والسياسية للقوات المسلحة المرتبطة بالسياسة العسكرية مع اندماجها بالأبعاد الاجتماعية والسياسية والاستراتيجية **أنظر :** احمد إبراهيم خضر ، علم الاجتماع العسكري التحليل السوسيولوجي لنسق السلطة العسكرية ، القاهرة :دار المعارف ،١٩٨٠، ص ص ٥٠-٥١

وقـد طور الباحث : اشرف سليمان : مفهوم السوسيولوجيا العسكرية إلى مسمى **الاتجاهات الاجتماعية العسكرية** Military Sociological Trends ووضـع لهـا تعـريف " بأنهـا المفهـوم الشامل للاتجاهات الاجتماعـية العـسكرية فـي المجـالات العسكرية والأمنية ذات الأبعاد الاستراتيجية والتي ترتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وعلاقتهما بالأمن القومي داخليا وخارجياً

انظـر : اشـرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص ٥٣

(*) **الميتاسوسـيولوجيا** : يطلق عليها الجوانب المنطقية فيما وراء العلم Meta – Science ، وهـي تهتم بمنطقية البحث السوسيولوجي أكثـر مـن اهتمامها بمبادئ وتعميمات تفسير ظاهرة من الظواهر المتـصلة بالحياة أو التفاعلات الاجتماعية : **انظر** : اشرف سليمان دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص٥٢

(*) الدكـتور : محمد على محمد (رحمه الله) كان أستاذ علم الاجتماع بكلية الآداب جامعة الاسكندرية.

(٧) **انظر الملاحق** : الملحق (٢-١) شكل يوضح التصنيف في تناول الفكـر الاجتماعي الاستراتيجي المرتبط بالاستراتيجية القومية من خـلال الـبحث فـي الـسوسيولوجيا العـسكرية والسوسيولوجيا الاستراتيجية .

(٨) محمـد علـى محمـد ، محمـد عاطف غيث ، دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، الاسكندرية :دار المعرفة الجامعية ،١٩٩٠ ، ص ٢٠٨ .

(٩) الموسوعة العسكرية ، "الاستراتيجية" ، الجزء الأول ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،١٩٨١ ، ص ٦٦.

(*) **كارل فون كلاوزفيتز Karl Von Clausewitz** : جنرال بروسي ، وكاتب عسكري ومنظر استراتيجي، ولد في ألمانيا عام ١٧٨٠، وتوفى عام ١٨٣١ . **انظر** : كارل فون كلاوزفيتز ، تعريب زيدان بليغ ، حول الحرب ، بيروت : دار الهدى للنشر ،١٩٦٣ ص٣

(*)**بازل ليدل هارت Basil Liddell Hart** : مفكر عسكري استراتيجي إنجليزي ، ومن رواد القرن العشرين ، ولد في باريس في ٣١ أكتوبر عام ١٨٩٥ ، وتوفى في يناير ١٩٧٠ ، وكان يوقع دائما على دراساته الاستراتيجية باسم (كابتن ب.هـ.ليدل هارت) **أنظر** بريان بوند ، الفكر العسكري عند ليدل هارت ، ترجمة سمير كرم بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٩ ، ص١٣

(١٠) الموسوعة العسكرية، "الاستراتيجية" ،الجزء الأول ، مرجع سابق ، ص ٦٦.

(*)**أندريه بوفر** : جنرال فرنسي ولد عام ١٩٠٢ وتوفى عام ١٩٧٥ ولبوفر مفهوم خاص عن الاستراتيجية فهو يرفض الاستراتيجية التقليدية التي سادت من عصر كلاوزفيتز حتى ليدل هارت ، والتي تتبنى وجهات النظر أن القوة العسكرية قادرة على توجيه السياسة ووضع بوفر تعريفا جديدا للاستراتيجية "فهي فن الاختيار بين النظريات المختلفة والأساليب المتنوعة المتاحة لما يناسب الحالة التي يواجهها القائد تحقيقاً للأهداف السياسية". **أنظر**: الموسوعة العسكرية "أندريه بوفر" ، الجزء الأول، مرجع سابق ، ص ٢١٥.

(*)زكريا حسين احمد : ضابط من القوات المسلحة المصرية حصل على درجة دكتوراه الفلسفة في الاستراتيجية القومية من أكاديمية ناصر العسكرية العليا في ديسمبر عام ١٩٩١ . تدرج في المناصب القيادية حتى وصل إلى مدير أكاديمية ناصر العسكرية العايا ثم رئيس هيئة البحوث العسكرية المصرية ، ويعتبر في الوقت الراهن من المفرزين للمجهود العلمي والبحثي وله العديد من المؤلفات والأبحاث التي تدرس في الأكاديميات والجامعات .

(*) "الحرب الشاملة" : تعتبر مفهوماً للتعبير عن حالة الصراع المسلح الذي يندلع بين قوتين أو أكثر ويتم فيه استخدام كافة الأسلحة كأسلحة تقليدية أو نووية دون تميز بين الأهداف المدنية والعسكرية ، ويعني ذلك أن الحرب الشاملة لا تقف عند خط جبهة القتال في الميدان وإنما تمتد إلى ضرب الأهداف العسكرية والاقتصادية والسكانية وغالباً يكون السبب في اندلاع الحرب الشاملة عندما يتزايد الخلاف بين القوى المتشابكة في الآراء ويرفض آي من الأطراف المتشابكة التخلي عن رأيه ، وبالتالي فهذا النوع من الحروب يتسم بالعنف المتزايد وضخامة الخسائر والمصاريف. أنظر:: محمد شرف الدين علي، الحرب والعالم، المغرب، مطبعة أمير، ١٩٨٦، ص ٦٨.

(١١) زكريا حسين أحمد، السياسة العسكرية المصرية في التسعينات، القاهرة :منشورات وزارة الأعلام – الهيئة العامة للاستعلامات ، ١٩٩٢ ، ص ٣١ .

(*) فاسيلى دانيلوفيتش سوكولوفيسكى : مارشال ومفكر ومؤرخ عسكري سوفيتي ولد عام ١٨٩٧ وتوفى في ١٩٦٨/٥/١٠ وقد أعد

كــتاب "الاســتراتيجية العسكرية" وأظهر بهذا الكتاب العلاقة بين الاستراتيجية من جهة والتكتيك والعمليات من جهة أخرى، والعلاقة بين الدفاع والهجوم، ودور الأسلحة التقليدية وأسلحة التدمير الشامل فــي الحــرب الحديــثة. **أنظــر**: الموســوعة العسكرية، فاسيلى سوكولوفيسكى، ، الجزء الرابع، مرجع سابق ، ص ٤٩٠

(١٢) الموسوعة العسكرية، "الاستراتيجية"، الجزء الأول، مرجع سابق ، ص ٦٦.

(١٣) زكــريا حسين أحمد، السياسة العسكرية المصرية في التسعينات، مرجع سابق ، ص٣٢

(١٤) الموســوعة الــسياسية، "اســتراتيجية"، الجــزء الأول، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥ ، ص ١٧٠.

(*) **أمــيل دور كايم** : " ولد عام ١٨٥٨ وتوفى عام ١٩١٧ ، وهو يعد من أوائل الفرنسيين في علم الاجتماع الذي صاغ أفكارا ونظريات تــؤكد التــضامن الاجتماعي بدلا من الصراع الاجتماعي . **أنظر**: جمــال أبو شنب ، الفكر الاجتماعي الغربي حتى القرن العشرين ، الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية ، ٢٠٠٥ ، ص ١٠٥

(١٥) عــبد الهادي الجوهري ، " علم الاجتماع القانوني " ، قاموس علم الاجــتماع المتــرجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علمــاء الاجتماع العالميين ، القاهرة : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٩ ، ص ١٧٤

(*) **شــارلوت ســيمور ســميث** : عالمــة مــن علماء الانثروبولوجيا الاجتماعية أنهت دراستها في جامعة لندن حيث حصلت على درجة الدكتوراه في الانثروبولوجيا الاجتماعية من معهد دراسات أمريكا

اللاتينية ، وتعمل أستاذ الانثروبولوجيا الاجتماعية بجامعة الامازون في ايكيتوس ببيرو .

(١٦) شارلوت سيمور – سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم والمصطلحات الانثروبولوجية ، ترجمة نخبة من علماء الاجتماع ، القاهرة : المجلس الأعلى للثقافة " المشروع القومي للترجمة " ، ١٩٩٨ ، ص ٢٣٤

(١٧) شارلوت سيمور – سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم والمصطلحات الانثروبولوجية ، مرجع سابق ، ص٧٣٦

(١٨) شارلوت سيمور – سميث ، نفس المرجع السابق ، ، ص٦٤٤

(١٩) الموسوعة السياسية ، " علم الاجتماع الاقتصادي " ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ، ص ١٦٢

(٢٠) قاموس علم الاجتماع ، " علم اجتماع المهن " ، إعداد نخبة من أساتذة علم الاجتماع ، الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٥ ، ص ٤٦٢

(٢١) عبد الهادي الجوهري ، " علم الاجتماع القانوني " ، قاموس علم الاجتماع المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علماء الاجتماع العالميين ، مرجع سابق ، ص ١٧٨

(٢٢) جورج فريدمان ، بيار نافيل ، رسالة في سوسيولوجيا العمل ، ترجمة يولاند عمانوئيل ، بيروت – باريس : منشورات عويدات ، ١٩٨٥

(23) Toffler , Alvin ,"The Third Wave " , New York , William Morrow and Company , Inc.,1980.p.26

(24)Druck , Peter ,"Post-Capitalist society " , New York , Harper Business,1993.P.8

(25)John Urry " ، Sociology Beyond Societies" ,Routledge , London,1999

(٢٦) قاموس علم الاجتماع ، " علم النفس الاجتماعي " ، إعداد نخبة من أساتذة علم الاجتماع ، مرجع سابق ، ص ٤٣٤

(٢٧) عبد الهادي الجوهري ، " التوافق " ، قاموس علم الاجتماع المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علماء الاجتماع العالميين ، مرجع سابق ، ص ٧٠

(٢٨) عبد الهادي الجوهري ، " المهنة والحرفة " ، قاموس علم الاجتماع ، نفس المرجع السابق ، ص ٢٤٤

(٢٩) صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس الاجتماعي ، القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية ، ١٩٦٠ ،ص ٨٦

(٣٠) شكل(٢-١) **من إعداد الباحث** : يوضح وسطية القدرة بين الإرادة والقيادة في مهارات التفاوض .

(٣١) صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس الاجتماعي ، مرجع سابق ، ص ٩٣

(٣٢) أنظر : ميثاق الأمم المتحدة١٩٤٥ الفصل السادس (في حل المنازعات حلاً سلمياً) – المادة (الثالثة والثلاثون) الفقرة (١) .

(*) **انظر رأي : الدكتور محمد بدر الدين** زايد في هذا الفصل حينما أشار بان المجتمع الدولي يحتاج دائما إلى **الأداة التفاوضية** نظر للكم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولية مثل المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات العالمية ومتعددة الجنسيات ونظرا للعدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد

على المستوى الدولي وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من تعقد وتنوع فني كبير على سبيل مثال : في المجالات الجمركية وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع الساسة والدبلوماسيون التصدى لها بمفردهم وأيضا مثل **الملكية الفكرية** المرتبطة بمجالات متعددة أو **قضايا البيئة** بتعقيداتها العلمية والفنية وبالإضافة إلى ذلك **كافة النواحي الاقتصادية المتخصصة** مثل : المجالات **التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام** : انظر هذا الفصل .

(*) **انظـر فـي هـذا الفـصل** : المقصود بالسوسيولوجيا الاستراتيجية المرتبطة بمحاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات .

(*) **انظـر فـي هـذا الفـصل** : علم الاجتماع وميدانه البحثي في علم التفاوض.

(٣٣) **شـكل (٢-٢) من إعداد الباحث** : يوضح الجذور الأولى لعمليات التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام .

(٣٤) **شكل (٢-٣) من إعداد الباحث** : يوضح الإطار النظري التصوري للمفاوضات في المجالات المتخصصة .

(٣٥) **شـكل (٢-٤) مـن إعـداد الباحث** : يوضح المعلومات المرتبطة بالعمليات التفاوضية .

(٣٦) **شـكل (٢-٥) مـن إعـداد الـباحث** : يوضح الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية .

(٣٧) **شـكل (٢-٦) من إعداد الباحث** : يوضح الوسائل الثلاثة المتصلة بعلم اللغويات للمعلومات التفاوضية .

(٣٨) احمــد بدوي ، معجم مصطلحات الأعلام ، بيروت : دار الكتاب اللبناني ، ١٩٨٥ ، ص ١٦٩

(٣٩) احمــد بــدوي ، معجم مصطلحات الأعلام ، مرجع سابق ، ص ١٥٣

(٤٠) احمد بدوي ، نفس المرجع السابق ، ص ٥٨

(٤١) شــارلوت سيمور سميث ، موسوعة علم الانسان ، مرجع سابق ، ص ٥٨٨

(٤٢) **شــكل (٢-٧) مــن إعــداد الباحث** : يوضح دورة المعلومات في تحول بيانات إلى معلومات قيمة لعملية تفاوضية .

(٤٣) جــيهان رشتى، الأسس العلمية لنظريات الأعلام ، القاهرة : دار الفكر العربي ،١٩٨٧،ص١٢٥

(٤٤) ســيد الهواري ، التنظيم "الهياكل والسلوكيات والنظم " ، القاهرة : مكتبة عين شمس ، ١٩٨٦ ، ص١٥٣

(*) **انظــر في هذا الفصل** : التعريف الذي وضعته الدراسة عن مفهوم الاستراتيجية .

(٤٥) **شــكل (٢-٨) مــن إعــداد الباحث** : يظهر التنظيم في العمليات التفاوضية .

(٤٦) **شــكل (٢-٩) مــن إعداد الباحث : يظهر التخطيط في العمليات التفاوضية .**

الفصـــل الثــالـــث

الوساطة وتطبيقاتها على الأمن الاقتصادي البحري

تمهيد :

تعتبر الوساطة بمثابة الركن الأول في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العـــام ، وسوف تحاول الدراسة من خلال هذا الفصل أن تتناول الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستويين الإقليمي والعالمي وتطبيقها على مجال الأمن الاقتصادي البحري من خلال المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية المتخصصة وأيضا سوف يحاول هذا الفصل إظهار دور الوســـاطة علـــى المـــستوي الوطني من خلال تطبيقها على نموذج لمنظومة النقل البحري المصري ، واخيرا يسعى هذا الفصل لتقديم نموذج مقتـــرح لتعزيز الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي من خـــلال النموذج المستقبلي عن المنظمة البحرية العربية ، وسوف تتناول الدراسة ذلك من خلال العناصر التالية :

٣-١ الوساطة .

٣-٢ المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري .

٣-٣ الوساطة على المستوى الوطني .

٣-٤ الوســـاطة الدبلوماســـية البحـــرية علـــى المستوى الإقليمي(نموذج مستقبلي)

٣-٥ خاتمة الفصل الثالث .

٣-١ الوساطة:

ارتبط مصطلح **الوســـاطة** بالمجال الدولي عن طريق القانون الدولي العام الـــذي وضـــــح طبيعة هذا المصطلح بأنة وسيلة لتسوية المنازعات بين الدول من خلال سعى دوله لإيجاد حل لنزاع قائم بين دولتين عن طريق التقـــريب بينهم في وجهات النظر . أما الوسيلة المستخدمة في الوساطة هي **الدبلوماسية**[١] (بدر٢٠٠٣).

وهذه الفكرة المتداولة عن الوساطة هي بمثابة أفكار تقليدية عن ذلك المصطلح لان الوساطة لا ترتبط فقط بتسوية المنازعات بين الدول ولكن هذا المصطلح له ممارسات أخرى في المجال الدولي يمكن أن يمارس عن طريق المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة التي تضع الاتفاقيات والمعاهدات المتخصصة ، ويمارس أيضا مصطلح الوساطة على المستوى الوطني لأنه على غرار التحكيم فهناك التحكيم الوطني وهناك أيضا التحكيم الدولي ومن خلال هذا التطابق بين أهداف التحكيم والوساطة وهو كيفية الوصول إلى تسوية نزاع قائم ، ولكن مع اختلاف الأسلوب في تنفيذ طبيعة العمل ، **ولذلك سوف تحاول الدراسة توضيح الممارسات الأخرى للوساطة في المستوى العالمي ، وأيضا توضيح ممارستها على المستوى الوطني وذلك على النحو التالي:**

أ- الوساطة على المستوى العالمي:

أن الوساطة على المستوى العالمي ، والتي ترنو إليها الدراسة هي الوساطة العالمية الخدمية التي تتحرر من منطق تسوية المنازعات الدولية .

فهذه النوعية من الوساطة التي قصدها خبراء العلاقات الدولية في مطالبتهم للعلماء والباحثين بتناول الموضوعات الجديدة التي تساعد الدبلوماسية المتخصصة في إنجاز مهامها العملية من خلال تطوير الدراسات التي تحوى هذا الجانب المتخصص ولكن قبل أن تتناول الدراسة نماذج من الوساطة في المجال العالمي يجب أن تتناول ماهية الدبلوماسية وعلاقتها بالمنظمات الدولية المتخصصة ثم تسعى لعرض نماذج من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستوى الإقليمي والعالمي ، وذلك على النحو التالي :-

أولاً- ماهية الدبلوماسية وعلاقتها بالمنظمات الدولية المتخصصة:

تـداول مصطلح الدبلوماسية Diplomacy خلال مراحل تاريخية عبر العـصور المختلفة للدلالة على الوثائق والأوراق الرسمية الصادرة عن الملـوك والأمراء ، ثم تطور هذا المصطلح ليشمل الوثائق التي تتضمن نصوص الاتفاقيات والمعاهدات .

أمـا فـي معناه المعاصر **فيعرف ذلك المصطلح** "بأنه مجموعة المفاهيم والقواعد والإجراءات والمراسم والمؤسسات والأعراف الدولية التي تنظم العلاقـات بـين الدول والمنظمات الدولية والممثلين الدبلوماسيين بهدف خدمـة المـصالح العلـيا الأمنـية والاقتصادية والسياسات العامة للدول وللتوفـيق بين مصالح الدول بواسطة الاتصال وتبادل أجراء المفاوضات وعقد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية "[٢] (الموسوعة السياسية ١٩٨٥).

وسوف تركز الدراسة على **دبلوماسية المنظمات الدولية المتخصصة** التي تحـاول أن تـستخدم الوساطة بين أعضائها في المجتمع الدولي من اجل تعزيز الطابع الخدمي في المجالات المتخصصة وأيضا من اجل استخدام المفاوضـات فـي صياغة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات المجالات المتخصصة وغير ذلك من المهام .

لان المـنظمات الدولـية المتخصصة تعتبر مختلفة في طبيعة عملها عن البعـثات الدبلوماسـية للـدول أو المنظمات الدولية الشاملة ولكن يمكن للدراسـة أن توضح طبيعة المنظمات الدولية المتخصصة في اختصاصها الإقليمي أو العالمي ولكن يجب التفرقة أولا بين المصطلحات دولية هامة وهى المنظمة الدولية والنظام والتنظيم الدولي وذلك على النحو التالي :-

ثانياً- الفرق بين المنظمة الدولية والنظام والتنظيم الدولي:

أن هـذه التفرقة تعتبر من الملاحظات الجديرة بالتسجيل لأنه ينبغي عدم الخلـط الفكري بين اصطلاح " **منظمة دولية** " و"**نظام دولي**" و "**تنظيم دولي**" ، لأن لكل منهما تعريفاً لغوياً يختلف عن الآخر .

فمـــصطلح " **المـــنظمة الدولـــية** " لا يوجد اختلاف بينه وبين مصطلح "**المنـــتظم الدولي**" فالمعنى الجوهري واحد لكل من المصطلحين وبالتالي فتعـــريف المنظمة أو المنتظم الدولي لا خلاف بينهما والتعريف المتفق عليه بين فقهاء القانون الدولي **للمنتظم أو المنظمة الدولية** هو :

" تجمـــع إرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي" مترابط في شكل هيئة دائمة يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ومزود بنظام قانوني متميز، وبأجهزة مستقلة يمارس المنتظم من خلالها نشاطه لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤه" [٣] **(الدقاق١٩٩٧).**

ويتضح من التعريف السابق انه قد تناول ثلاث عناصر أساسية تتميز بها المنظمة الدولية هي :

العنـــصر الأول هـــو الـــتجمع الإرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي ويقصد بهم الدول .

أما **العنصر الثاني** بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ويعني ذلك أن كافة التصرفات التي تصدر عن هذا المنتظم إنما تنتسب إليه وحده إي التميز والاستقلال عن الدول الداخلة في عضويته ، أي يتمتع بإرادة ذاتية ويكون له هيكل تنظيمي مستقل والمتمثل في مجموع الأجهزة التي تمارس نشاطها باسمه ولحسابه وتعبر عن إرادته الذاتية. **والعنصر الثالث :**

أن يكـــون المنتظم مزود بنظام قانوني متميز ، ويعنى ذلك أن المنظمات الدولية لها حصانات وامتيازات في القانون الدولي يتمتع بها في إقليم كل دولـــة تدخل في عضويتها ، ويتمتع بهذه الحصانات والامتيازات موظفو المنتظم في حدود معينة ، كذلك فان مباني ومتعلقات واموال المنتظم تتمتع بحرية ويستوجب صيانتها وحمايتها .

والواقـــع بأنـــه على الرغم من أن مصطلح "**منظمة**" و"**منتظم**" يؤديان في المـنهاية إلى معنى واحد ، إلا أن للدكتور محمد سامي عبد الحميد(*) كان له رأي فقهي آخر في اندماج المصطلحين لمعنى مصطلح واحد وتناول ذلـــك في مؤلفه " **قانون المنظمات الدولية** " عام ١٩٩٧ حينما أشار بأنه "يلاحـــظ أن مـــصطلح "**المنظمة الدولية**" هو المتفق على استخدامه لدى جمهور الفقه العربي كترجمة للاصطلاح الإنجليزي An international organization أو للاصـــطلاح الفرنـــسي Une Organisation internationale ، فمن الجدير بالذكر أن اثنين من أساتذة القانون الدولي المصريين هما الدكتور محمد طلعت الغنيمي الدكتور محمد سعيد الدقاق قد انفردا باستخدام ترجمة أخرى للمصطلحين سالفي الذكر عن " **المنظمة الدولـــية** " فقـــد أطلقوا على هذا المصطلح اسم "**المنتظم الدولي**" (٤) (**عبد الحميد١٩٩٧**) .

أمـــا مـــصطلح "**الـــنظام الدولي**" هو "مجموعة القواعد القانونية المنظمة لموضـــوع رئيـــسي معين أو المرتبطة بإطار موضوعي محدد مثل نظم الزواج أو الملكية في القانون الداخلي ونظم الحياد أو التمثيل الدبلوماسي أو القنصلي في القانون الدولي العام"(٥) (**عبد الحميد١٩٩٦**) .

وبخـــصوص مـــصطلح "**التنظيم الدولي**" فهناك اختلاف بين الفقهاء على تحديـــد دوافـــع ، وتعريف ذلك المصطلح ولكن كما ذكرنا من قبل ماهية المنظمة أو المنتظم فيجب عدم الخلط بين التنظيم من حيث هو فكرة وبين المنظمة أو المنتظم من حيث هو الأداة لتحقيق تلك الفكرة ، فمن هنا يمكن للدراســـة أن تعـــرف "التنظيم الدولي" من حيث هو فكرة بأنه "مجموعة القـــواعد التي ترتب عمل المنتظمات الدولية ، وتبين كيفية تعاون الدول والاستفادة من تلك القواعد "(٦)(**العريان١٩٥٥**).

وكـــان للدكـــتور إبـــراهيم محمد العناني ملاحظة على مصطلح "التنظيم الدولي" مرتبطة ببدايات استخدام هذا المصطلح بقوله:

"إن عـــبارة التنظيم الدولى قد بدأ استخدامها في كتابات الفقهاء منذ بداية القـــرن العشرين وبخاصة في مقال للفقيه الألماني "ولتر شوكنج" بعنوان "مقدمـــة لدراسة التنظيم الدولي" عام ١٩٠٨ وكان القصد من هذه العبارة هـــو تحديد مظاهر الاتحاد بين الدول تحقيقاً للمصالح المشتركة ولإشباع الحاجات المتبادلة بينها" .

أما الاختلافات في تحديد دوافع التنظيم الدولي فهناك من الفقهاء من رأى أن هـــذه الدوافـــع للتنظيم الدولي تكمن في الأمن العالمي المرتبط بتعزيز الـــتعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وغيرها من المجالات المتخصصة التي تحقق أهداف التنظيم الدولي[٧] (**العناني ١٩٧٥**) .

وسوف توضح الدراسة بعد ذلك الفرق بين المنظمات الدولية المتخصصة في اختصاصها الإقليمي أو العالمي وذلك على النحو التالي :-

ثالثاً-الفرق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة:

_ فالمنظمات الإقليمية الشاملة _

يـــضع لهـــا **الدكـــتور مفيد شهاب** تعريفاً بأنها " تجمعات إقليمية تضم مجموعة من الدول المتجاورة المتضامنة، التي تعمل من أجل حفظ السلم والأمـــن الدوليين ، ودعم التعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها "[٨] (**سرحان ١٩٧٦**).

أما _ المنظمات الإقليمية المتخصصة _

فيعرفها **الدكتور عبد العزيز سرحان** " بأنها المنظمات التي تكون قاصرة علـــى مجموعة معينة من الدول ، ويكون ذلك راجعاً إلى طبيعة الأهداف المتخصصة التي قامت المنظمة لتحمل مسئولياتها "[٩] (**سرحان ١٩٧٦**).

وهناك ملاحظة جديرة بالتسجيل والدراسة في صدد الحديث عن المنظمات الإقليمية الشاملة والمتخصصة فهناك منظمات ذات اختصاص شامل ، اقتصادية، سياسية ، اجتماعية ، أمنية وغيرها من التخصصات ، وهناك في نفس الوقت منظمات أخرى ذات اختصاص محدود أو نوعي ، ومن خلال هذه الملاحظة يمكن للدراسة أن **تضع تعريف لكل من المنظمة العالمية الشاملة ، والمنظمة العالمية المتخصصة** وذلك فيما يلي :-

_ المنظمة العالمية الشاملة _

هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل هيئة دبلوماسية ذات اختصاصات شاملة تسعى من خلالها لوضع معايير لتنظيم المجتمع الدولي .

أما_ المنظمة العالمية المتخصصة _

هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل منظمة دبلوماسية متخصصة في مجالات محدده تستمد شرعيتها من الهيئة الدبلوماسية العالمية الشاملة .

وبعد أن تناولت الدراسة التفرقة بين **المنظمات الإقليمية ، والمنظمات العالمية** باعتبارهم منظمات تهتم بالوساطة الدبلوماسية في المجتمع الدولي ، ولكن **مصطلح الوساطة الدبلوماسية** في حد ذاته هو مصطلح متشعب التخصصات ، ومعنى ذلك أن هذا المصطلح لا يرتبط فقط بتسوية المنازعات الدولية ذات الأبعاد السياسية أو العسكرية ، وإنما تمتد الوساطة الدبلوماسية إلى تخصصات متنوعة لأنها يدخل في نطاقها تخصصات متعددة سواء كانت تلك الوساطة المرتبطة بالمجال الدولي سياسية أو عسكرية أو اقتصادية واجتماعية ، وغير ذلك من التخصصات المتعددة . فالوساطة التجارية الدولية فرع من التخصص الاقتصادي **وعلى سبيل المثال** كإعارة خبير فني لإحدى الدول لإجراء

مفاوضـــات مع منظمة التجارة العالمية ، وبالتالي أصبحت تلك الوساطة التـــي يقـــوم بهـــا هذا الخبير التابع لهذه الدولة **وساطة دبلوماسية غير مباشرة**[١٠] **(بدر٢٠٠٣)**.

أمـــا الوساطة الدبلوماسية المباشرة من وجهة نظر الدراسة فهي ترتبط بالمـــنظمات الإقليمية والعالمية سواء كان تلك المنظمات ذات اختصاص شـــامل.أو متخـــصص ، وسوف توضح الدراسة هذا التطابق من خلال نموذجين دوليين هما **نموذج لجامعة الدول العربية** باعتبارها منظمة دولية إقليمـــية شاملة ، وبالتحديد في المجال المتخصص الاقتصادي ، **ونموذج للأمـــم المـــتحدة** باعتبارها منظمة عالمية شاملة وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة ، ومن خلال تلك النموذجين سوف يتضح معنى **الوســـاطة الدبلوماســـية المتخصـــصة** التي ترتبط في مجال ممارساتها **بالهيكلـــية التنظيمـــية** الإقليمية أو العالمية المتخصصة التي تتسم بالسمة الدبلوماســـية **وســـوف تتـــناول الدراســـة هذين النموذجين على النحو التالي** :-

ب – نماذج من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستويين الإقليمي والعالمي:

أولاـ (النموذج الإقليمي للمجال الاقتصادي) _ نموذج جامعة الدول العربية:

أن **جامعة الدول العربية League of Arab States (LAS) التي أنـــشئت فـــي ١٠مايـــو ١٩٤٥** لم تعتبر اتحاداً أو سلطة مركزية تباشر سلطانها على البلاد العربية ، وإنما هي منظمة دولية إقليمية شاملة تقوم علـــى الـــتعاون الإرادي بين الدول الأعضاء وتضم **العديد من الإدارات المتخصصة** ، وعلى سبيل المثال :

الإدارة العامـــة للشؤون الاقتصادية(*) أو **العلاقات الاقتصادية** التي تقوم بدراسة السياسات الاقتصادية وإعداد البحوث في هذا المجال المتخصص ، وكـــان على الجامعة العربية حتى تباشر عملها الاقتصادي المتخصص

في مراحل تاريخية سابقة قد أنشأت بمقتضى المادة الثامنة من معاهدة الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي بين أعضاء جامعة الدول العربية مجلس يطلق علية " **المجلس الاقتصادي** " ويضم وزراء الدول المتعاقدة المختصين بالشئون الاقتصادية أو من يمثلونهم عند الضرورة ، وكان هذا المجلس يعتبر كيان ذاتي من خلال موافقة مجلس الجامعة العربية على بروتوكول يحقق هذه الغاية في مارس عام ١٩٥٩ ؛ ولكنه باشر أولى جلساته في مدينة بيروت بتاريخ ١٩٥٣/٥/٢٥ ، وذلك من اجل إشاعة الطمأنينة وتوفير الرفاهية في البلاد العربية ، ورفع مستوى المعيشة والنهوض باقتصاديات الدول العربية ، وتسهيل التبادل التجاري بوجه عام وتنظيم النشاط الاقتصادي وتنسيق وإبرام ما يقتضيه الحال من **اتفاقيات اقتصادية** : كالاتفاقية الخاصة باتخاذ جدول موحد للتعريفة الجمركية واتفاقية إنشاء المؤسسة المالية للإنماء الاقتصادي واتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت وتعديلاتها ؛ واتفاقية تسديد مدفوعات المعاملات الجارية وانتقال رؤوس الأموال بين دول الجامعة العربية وتعديلاتها . كما ساعد هذا المجلس على إنشاء الكثير من المشاريع الاقتصادية المشتركة كتأسيس شركة البوتاس العربية الموحدة ؛ والمؤسسة المالية للإنماء الاقتصادي ؛ والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي .

كما أخرج **المجلس الاقتصادي** إلى حيز الوجود بعض المنظمات العربية الاقتصادية المتخصصة **كمجلس الوحدة الاقتصادية العربية** والمنظمة العربية للمواصفات والمقاييس ومركز التنمية الصناعية العربية .

ثم اصدر مجلس جامعة الدول العربية قراراً برقم ٣٦٢٥ بتاريخ ٣/٢٩/ ١٩٧٧ بالموافقة على تعديل المادة الثامنة من اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي بين دول الجامعة العربية بحيث ينشأ في جامعة

الدول العربية مجلس يسمى **المجلس الاقتصادي الاجتماعي** يضم وزراء الدول الأعضاء المختصين ووزراء الخارجية أو من ينوب عنهم تكون مهمته تحقيق أغراض الجامعة الاقتصادية والاجتماعية .

وبعد تعديل المادة المذكورة في عام ١٩٧٧ أصبح للمجلس وظائف تخطيطية وتنظيمية وتنسيقية ، واصبح أعلى سلطة عربية لرسم السياسات الاقتصادية المتخصصة واصبح يضم جميع الدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية ، **ويتولى المجلس الاقتصادي والاجتماعي** مهمة الموافقة على إنشاء أية منظمة عربية متخصصة جديدة كما يشرف على حسن قيام المنظمات الحالية بمهامها المبينة في مواثيقها ، وذلك وفق الأحكام التي يقررها لذلك والدعوة لقيام مشروعات عربية مشتركة ثم أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي القرار رقم ١٠٥٦ لدورة غير العادية في١٩٨٨/٧/٦ على الآتي:

التأكيد على دور المجلس الاقتصادي والاجتماعي باعتباره المرجع القومي في تخطيط وتنسيق عمل المنظمات ويكون للمجلس أمانة فنية يرأسها أمين عام مساعد لجامعة الدول العربية وذلك لتخطيط وتنسيق ومتابعة عمل المنظمات ، ويشغل هذا المنصب الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية في جامعة الدول العربية ونظرا لتشعب مجالات اختصاص الجامعة العربية ، في شتى المجالات ، واصبح هناك حاجة لوجود منظمات عربية متخصصة ، **ويعد المجلس الاقتصادي والاجتماعي هو** حلقة الوصل بين **المنظمات المتخصصة**(*) والأمانة العامة لجامعة الدول العربية [11] **(منشورات جامعة الدول العربية)** .

أما مجلس الوحدة الاقتصادية العربية فقد تأسس في عام ١٩٦٤ بناء على قرار المجلس الاقتصادي قبل تعديل المادة الثامنة من اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي في عام ١٩٧٧ ، وقرار التأسيس كان

يحمل رقم ٨٥ بتاريخ ١٩٥٧/٦/١٣ بالموافقة على اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية ، والتي دخلت في حيز التنفيذ في عام ١٩٦٤ .

إذ تنص المادة (٣) من الاتفاقية المذكورة على تشكيل هيئة دائمة تدعى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية وقد باشر أولى جلساته بتاريخ ٦/٣٠/ ١٩٦٤ والمقر الدائم بجمهورية مصر العربية ، ويهدف المجلس إلى **حرية النقل والترانزيت واستعمال وسائط النقل والمرافئ والمطارات المدنية ، وحرية الإقامة والعمل والاستخدام وممارسة النشاط الاقتصادي ، وحرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية ، وحرية انتقال الأشخاص ورؤس الأموال** ، واهم إنجازات المجلس قيام سوق عربية مشتركة بموجب القرار رقم ١٧ بتاريخ ١٩٩٤/٨/١٣ وقد ناقش المجلس في شهر إبريل ٢٠٠٥ ورشة عمل موضوعها (نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربي وأثرها على تنمية التجارة العربية البينية) **تحت رعاية الأمين العام للمجلس بأهمية إنشاء شركات ملاحة عربية وأساطيل بحرية تجارية عربية ترفع الأعلام العربية بجانب إنشاء الشركات العاملة في مجال خدمات هذه السفن والموانى العربية للتكامل مع التكتلات الاقتصادية العالمية**[١٢] (الاخبار ٢٠٠٥/٤/٢٤) .

وقد اهتم المجلس خلال فترات زمنية مختلفة بإنشاء ورعاية ودعم **الاتحادات العربية النوعية المتخصصة**[*] بالتعاون مع **المنظمات العربية المتخصصة** ، و تمثل الاتحادات العربية النوعية المتخصصة صيغة متقدمة بين الوحدات التي تقوم بالإنتاج أو تقديم الخدمات في الدول العربية . فهي تمثل سوقا عربية مشتركة متخصصة كل في مجال تخصصه . و انطلاقا من ذلك اهتم المجلس بإنشاء ، و رعاية و دعم الاتحادات العربية النوعية المتخصصة بالتعاون مع المنظمات العربية المعنية ، و بخاصة المنظمة العربية للتنمية الصناعية و التعدين. ويقدم

المجلس الدعم و التأييد لهذه الاتحادات لتتمكن من تنفيذ أهدافها ، و تحقيق الغايات التي أنشئت من اجلها و في مقدمتها تطوير القطاعات التي تعمل فـيها هــذه الاتحــادات من اجل أداء دورها في تعزيز جهود الإنماء و التنمــية المستدامة ، والتنسيق و التطوير للقطاعات التي تعمل فيها ، و إعداد الدراسات الاقتصادية و الفنية لتطوير تلك القطاعات . و لا تقتصر العــضوية فــي هــذه الاتحادات علي فئة عربية بعينها بل هي مفتوحة **للشركات والمؤسسات** و **الدول العربية** جميعها سواء كانت **قطاع خاص** أو **عــام** أو **مخــتلط** ممــا يعطي لنشاط الاتحادات صفة الشمول و يوفر اكتمال حلقات نشاطها .

و يلاحظ أن هذه الاتحادات تضم معظم الأنشطة الإنتاجية الحيوية والهامة في الوطن العربي ، و كذلك الجوانب الأساسية التجارية **(كالنقل بفروعه المخــتلفة** و **التامين** و **المعلومات** و **المعارض** و **الخدمات ذات الصلة)** إلى جانب توزعها الجغرافي علي البلاد العربية مع وجود مكاتب إقليمية ، و فروع في البلاد العربية مما يؤكد جدوى هذه الاتحادات ، ولقد حققت الاتحــادات العربية إنجازات ملموسة بفضل جهود القائمين عليها و الدعم المستمر الذي يقدمه **مجلس الوحدة الاقتصادية العربية** و **أمانته العامة** ، و اســتطاعت هــذه الاتحــادات أن تثبت مكانتها كأداة تنسيقيه فاعلة بين الأنشطة القطاعية المختلفة .

و اعــتمادها مــن قــبل جامعــة الــدول العربية والمجالس الوزارية المتخصصة و المنظمات العربية كبيوت خبرة متخصصة يستعان بها في مجــالات تخصصها . و يحرص المجلس علي المساهمة في تطوير أداء الاتحــادات مــن حــيث اشــتراكها الفعلــي في تنفيذ استراتيجية العمل الاقتصادي العربي المشترك التي اقرها المجلس .

وهــناك إنجــازات للاتحــادات العربية النوعية المتخصصة في مجال **المعلومات والإحصاءات** : حيث تقوم الاتحادات بإصدار مجلات دورية تتضمن مقالات و بحوث علمية و فنية تتعلق بالقطاع محل اهتمام الاتحاد إلــى جانــب إصــدارها نشرات و تقارير إحصائية معتمدة عل أساليب تكنولوجيا المعلومات في مجال تنمية الموارد البشرية

و ذلــك لرفع الكفاءة الإنتاجية لأعضائها و تعريفهم بأحدث المستجدات التكنولوجية وعقد الدورات التدريبية ، وورش العمل المتخصصة و تــبادل الخبــرات لحل المشكلات التي تعترض القطاع والاستفادة من الــشركات الأجنبية الموردة للآلات و المواد الخام و إتاحة فرص تدريبية لأعضاء الاتحاد .

أمــا في مجال **تنمية التبادل التجاري** : فيتم ذلك من خلال إنشاء مكاتب تسويق و الاشتراك في المعارض العربية والدولية.

وفــي **مجــال المؤتمــرات و الــندوات العلمية** : تقوم الاتحادات بعقد مؤتمــرات علمــية سنوية و ندوات متخصصة تتناول موضوعات ذات أهمــية اســتراتيجية و فائدة لأعضائها و ذات صلة بالمتغيرات العالمية والإقليمية التي تنعكس على عملها مثل تأثيرات العولمة و اتفاقيات منظمة الــتجارة العالمية و الشراكة الاورو متوسطية ، و كذلك دور الاتحادات فــي إقامة السوق العربية المشتركة ، و في تدعيم السياحة العربية البينية وفي الحفاظ علي البيئة و حمايتها من التلوث .

إلى غير ذلك من الموضوعات في مجال البحوث و الدراسات والتطوير حيث يتم إعداد دراسات شاملة و تفصيلية عن القطاع العربي الذي يعمل الاتحــاد فــي نطاقه إلى جانب إعداد دراسات الجدوى لأقامه الشركات العــربية المــشتركة ، و اقتراح مشروعات للاستثمار كما تقوم بتشجيع

إقامــة الــتحالفات بين أعضائها ، ومساعدة الأعضاء في الحصول علي شهادة الجودة العالمية (الايزو) إلى جانب دراسة الظواهر التي تؤثر على الأســواق مــثل ظاهرة الإغراق وحماية الملكية الفكرية[١٣] **(منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية).**

ثانيا- (النموذج العالمي للمجال الاقتصادي) _ نموذج الأمم المتحدة :

أنشئت الأمم المتحدة United Nations (UN) في ٢٤ أكتوبر ١٩٤٥ ، وتنتمــي إلى الأمم المتحدة اليوم كل دول العالم تقريباً ، وعندما تصبح الــدول أعــضاء في الأمم المتحدة، فإنها توافق على القبول بالالتزامات المنــصوص علــيها فــي ميثاق الأمم المتحدة ، وهو معاهدة دولية تحدد المــبادئ الأساســية للعلاقات الدولية ؛ وللأمم المتحدة وفقاً للميثاق أربعة مقاصد هي:

صون السلم والأمن الدوليين ، وتنمية العلاقات الودية بين الأمم وتحقيق الــتعاون على حل المشاكل الدولية وعلى تعزيز احترام حقوق الإنسان ، وجعــل هذه الهيئة مركزاً لتنسيق أعمال الأمم . إن أعضاء الأمم المتحدة بلــدان ذات سيادة . والأمم المتحدة ليست حكومة عالمية وهي لا تضع قوانين ، ولكنها توفر سبل المساعدة على حل النزاعات الدولية ، وصياغة السياسات المتعلقة بالمسائل التي تمس المجتمع الدولي .

وللأمم المتحدة ستة أجهزة رئيسية ، يوجد خمسة منها في المقر الرئيسي للأمم المتحدة بنيويورك وهي **الجمعية العامة** General Assembly ، **ومجلــس الأمــن** Security Council ، **والمجلــس الاقتــصادي والاجتماعــي** Economic and Social Council **ومجلس الوصاية** Trusteeship Council **والأمانــة العامة** Secretariat أما الجهاز الــسادس وهــو **محكمــة العــدل الدولية** International Court of Justice ومقره لاهاي بهولندا .

والأمم المتحدة تعتبر منظمة عالمية من اجل حل المشاكل التي تتحدى المجتمع الدولي .

ويتعاون في هذا الجهد ما يزيد على ٣٠ منظمة منتسبة تعرف **باسم منظومة الأمم المتحدة** ؛ وتعمل الأمم المتحدة مع تلك المنظومة على تعزيز حقوق الإنسان وحماية البيئة ومكافحة الأمراض وتعزيز التنمية والحد من الفقر وتقوم **وكالات الأمم المتحدة** فضلاً عن ذلك **بتحديد معايير السلامة والأمن والكفاءة في النقل البحري والجوي** وتساعد على تحسين الاتصالات السلكية واللاسلكية وتعزيز حماية المستهلك وتعمل على ضمان احترام حقوق الملكية الفكرية، وتنسق تخصيص النطاقات الترددية اللاسلكية، وتتولى الأمم المتحدة أيضاً قيادة الحملات الدولية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والإرهاب.

وتقوم الأمم المتحدة ووكالاتها في جميع أنحاء العالم بمساعدة اللاجئين وإقامة البرامج لإزالة الألغام الأرضية، وتساعد على تحسين نوعية مياه الشرب والتوسع في الإنتاج الغذائي ، وتقدم القروض إلى البلدان النامية، وتساعد على تحقيق الاستقرار في الأسواق المالية[١٤] **(الأمم المتحدة ، ٢٠٠٠)**.

وقد وضح **الفصل التاسع** من ميثاق الأمم المتحدة " **التعاون الدولي الاقتصادي والاجتماعي** " في المادة السابعة والخمسون الفقرة (١) بشأن الوكالات المختلفة التي تنشأ بمقتضى اتفاق بين الحكومات والتي تضطلع بمقتضى نظمها الأساسية بتبعيات دولية واسعة في الاقتصاد والاجتماع والثقافة والتعليم والصحة ، وقد أشارت الفقرة (٢) وان يطلق عليها مسمى الوكالات المتخصصة[*].

أمـــا في **الفصل العاشر** " **المجلس الاقتصادي والاجتماعي** " فقد أوضحت المـــادة الثالـــثة والستون الفقرة (١) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي أن يـــضع اتفاقيات مع أي وكالة من الوكالات المشار أليها في المادة السابعة والخمـــسين ويـــتم تحديد الشروط التي مقتضاها الوصل بينها وبين الأمم المتحدة ، وتعرض هذه الاتفاقيات على الجمعية العامة للموافقة عليها أما الفقرة (٢) فقد أوضحت أن المجلس الاقتصادي والاجتماعي له أن ينسق وجـــوه نـــشاطات الـــوكالات المتخصـــصة بطريق التشاور معها وتقديم توصـــياته إليها والى الجمعية العامة وأعضاء الأمم المتحدة ؛ ولذلك يقوم **المجلـــس الاقتصادي والاجتماعي** بالعديد من المهام منها : التفاوض مع الوكالات المتخصصة بشأن الاتفاقيات التي تحدد علاقتها مع الأمم المتحدة وتنـــسيق أنـــشطة الوكالات المتخصصة عن طريق التشاور معها وتقديم التوصيات لها وللجمعية العامة وأعضاء الأمم المتحدة ، وتقديم الخدمات التي توافق عليها الجمعية لأعضاء الأمم المتحدة ، وللوكالات المتخصصة ، بناء على طلبها والتشاور مع المنظمات غير الحكومية المعنية بالمسائل التـــي يتـــناولها المجلس ؛ وبالإضافة إلى ذلك يقوم أيضا المجلس بدور منـــتدى مركـــزي لمناقـــشة القضايا الاقتصادية والاجتماعية الدولية ذات الطابـــع العالمي متعدد تخصصات ، وتقديم التوصيات في مجال السياسة العامـــة بـــشأن تلك القضايا للدول الأعضاء ولمنظومة الأمم المتحدة مع إعـــداد الدراسات والتقارير أو التكليف بإعدادها ، وتقديم التوصيات بشأن المـــسائل الدولية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والتعليمية، وما يتصل بها ، والدعوة إلى عقد المؤتمرات الدولية وإعداد مشاريع الاتفاقيات بشأن المـــسائل الواقعة ضمن اختصاصه وعرضها على الجمعية العامة [١٥] (الأمم المتحدة ٢٠٠١) .

ويوجد أيضاً للمجلس الاقتصادي والاجتماعي لجان تابعة له ترتبط بمهام تخصصية[١٦] (انظر: الملحق رقم ٣-١) .

ويتضح من خلال **النموذجين السابقين** أن الوساطة الدبلوماسية **المتخصصة** قد ارتبطت بالمنظمات الإقليمية والعالمية سواء كانت تلك المنظمات ذات اختصاص شامل أو متخصص ، وقد وضحت الدراسة هذا التطابق من خلال النموذجين الإقليمي والعالمي ، وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة كنموذج تطبيقي على المجالات المتخصصة ، ويتضح أن هذه النوعية من الوساطة تختلف في طبيعة ممارستها الدبلوماسية عن المعنى المتداول عنها وهو تسوية المنازعات وهو هدف لا ينفصل عن باقي الأهداف المعاصرة على المستوى الإقليمي أو العالمي .

٢.٣ المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

ويمكن للدراسة أن تضع تصور لمنظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي ، **لأنها بمثابة** وساطة دبلوماسية متخصصة في المجال الاقتصادي البحري التي تهدف إلى تقديم الدعم والتطوير لقطاعات اقتصادية مختلفة ، وهي التي تساعد على مواجهة التحديات من خلال توفير المعطيات والحلول وتطوير الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والعالمية في المجتمع البحري ، وتهدف أيضا تلك الوساطة إلى إقامة صلات وروابط وثيقة من اجل تعزيز التعاون مع مختلف اوجه النشاطات الاقتصادية البحرية لتنمية الأهداف المشتركة ، وذلك من خلال تقديم المعونة الفنية وتوفير المساعدات والإمكانيات و تبادل الخبرات والمعلومات ، والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية وتحاول هذه

النوعية من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة إلى تحديث معايير السلامة والأمــن فــي مجــال الأمن الاقتصادي البحري من اجل توفير الحماية اللازمــة لتــتلاءم مــع المتغيــرات العالمية من خلال البحث والدراسة والتنــسيق المتكامل في إعداد الخطط والاستراتيجيات لمواجهة المعوقات وإدارة الأزمــات والكــوارث البحــرية التــي تعترض تحقيق الأهداف الاقتصادية البحرية ".

وقــد توصــلت الدراســة إلى ذلك التصور من خلال البحث في أهداف المــنظمات الإقليمــية والعالمــية المتخصــصة وبالــتحديد في المجال المتخــصص الاقتــصادي ، ويمكن للدراسة أن تضع شكل توضحي عن المــنظومة المعاصــرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك على النحو التالي :-

المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الامن الاقتصادي البحري المتخصصة

المنظمات الإقليمية الدولية المتخصصة والمنظمات العالمية الدولية المتخصصة

تقديم الدعم والتطوير للقطاعات الاقتصادية البحرية. من اجل مواجهة التحديدات من خلال -: ١-توفير المعطيات والحلول ٢-تطوير الاتفاقيات والمعاهدات الاقتصادية المتخصصة الإقليمية والعالمية في المجتمع الدولي	إقامة صلات وروابط وثيقة من اجل تعزيز التعاون مع مختلف اوجه النشاطات الاقتصادية البحرية المتشابهة لتنمية الأهداف المشتركة من خلال -: ١- المعونة الفنية ٢- توفير المساعدات والإمكانيات ٣-تبادل الخبرات والمعلومات ٤- والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية	تحديث السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري التي تؤدي إلى الحماية اللازمة لتتلاءم مع المتغيرات العالمية وذلك من خلال : ١- البحث والدراسة ٢- إعداد الخطط والاستراتيجيات لمواجهة المعوقات وإدارة الأزمات والكوارث التي تعترض تحقيق الأهداف الاقتصادية البحرية

الشكل (٣-١) شكل يوضح المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري[١٧] (سليمان ٢٠٠٥)

٢_ ممارسات الوساطة في المجال الوطني:

أ- المنظمة البحرية الدولية نموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة.

نشأت المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) على اثر انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة البحري

فـــي جنيف في مارس عام ١٩٤٨ ، وأصبح الاتفاق نافذا في مارس عام ١٩٥٨ والمقـــر الرئيـــسي للمنظمة في لندن ، وكان الهدف من وجودها تعزيـــز الـــتعاون وتـــبادل المعلومات بين الحكومات حول المسائل الفنية للشحن مع ضمان اتخاذ افضل الوسائل العلمية الكفيلة بتأمين السلامة في الـــبحار وضمان كفاءة الملاحة وتعمل على إعداد الاتفاقيات والمعاهدات الدولـــية فـــي هذا المجال ، وقد أطلق عليها منذ نشأتها مسمى المنظمة الاستـــشارية البحـــرية ما بين الحكومات International Maritime Consultative Organization (IMCO) ثـــم أطلـــق عليها بعد ذلك مـــسمى المـــنظمة البحرية الدولية(IMO) ، ويطلق عليها أيضا مسمى (المـــنظمة العالمـــية للملاحة البحرية) وقد ورد هذا المسمى خلال شبكة المعلـــومات الإلكتـــرونية فـــي الصفحات المنشورة بواسطة إدارة شئون الأعـــلام بـــالأمم المـــتحدة وتعمل المنظمة البحرية الدولية على تحسين السلامة والأمن في البحار والمحيطات وتكافح التلوث البحري ، وترسى نظامـــا لـــتعويض الأشـــخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحـــري وتؤسس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ أثناء الأزمات والكوارث البحرية ، وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عددا من التدابير الرامية إلى منع التلوث البحري الناجم عن تصادم السفن ، وكـــذلك عن بعض الأنشطة الملوثة الأخرى مثل تنظيف الصهاريج أو الماكيـــنات في عرض البحر وتتخذ المنظمة البحرية سلسلة من التدابير لتحسين بناء هياكل السفن[١٨] **(Keyboard :UN)** .

وفي الوقت الذي ظهرت فيه المنظمة البحرية الدولية إلى حيز الوجود في ١٩٥٨ كانـــت عدة اتفاقيات دولية هامة صدرت ، وأسندت إلى المنظمة البحـــرية الدولـــية مسؤولية العمل على تحديث معظم تلك الاتفاقيات كما أســـندت إلـــيها مهمة إصدار اتفاقيات جديدة كلما دعت الحاجة إلى ذلك ،

وتوافق إنشاء المنظمة البحرية الدولية مع فترة تغير هائل في الملاحة الدولية ، وعملت المنظمة جاهدة منذ إنشائها على إصدار اتفاقيات جديدة وتحديث الأدوات التي كانت قد صدرت من قبل لتواكب التغيرات في تكنولوجيا الملاحة . والمنظمة مسؤولة اليوم عن اكثر من أربعين اتفاقية دولية ، وأصدرت العديد من البروتوكولات والتعديلات ، ويعتبر إقرار الاتفاقيات هو الجزء الرئيسي من الإجراءات التي تخص المنظمة البحرية الدولية بالدرجة الأولى حيث تضم المنظمة البحرية الدولية ست هيئات رئيسية معنية بإقرار أو تنفيذ الاتفاقيات وهما : الجمعية العامة والمجلس وهم بمثابة العضوان الأساسيان واللجان المعنية هي **لجنة السلامة البحرية** Maritime Safety Committee (MSC) ، **ولجنة حماية البيئة البحرية** Maritime Environment Preservation Committee (MEPC) ، **واللجنة القانونية** Legal Committee(LC) ، **ولجنة التيسير** Facilitation Committee(FC) ، **ولجنة التعاون** Cooperation Committee وتناقش الدول الأعضاء في هذه الهيئات التطورات التي تستجد في النقل البحري والصناعات الأخرى المرتبطة به ، وسوف توضح الدراسة بعض النماذج التوضيحية فيما يلي:–

أولا- إصدار الاتفاقيات الجديدة أو تعديل اتفاقيات قائمة:

تتولى المنظمة البحرية الدولية مناقشة إصدار اتفاقية جديدة أو تعديل الاتفاقيات القائمة في أي من هيئاتها الستة وفي العادة يقدم الاقتراح أولا في أحد اللجان نظرا لان هذه اللجان تجتمع بمعدل أكثر من معدل اجتماعات الدول الأعضاء ، فإذا تم الوصول إلى اتفاق في أحد اللجان يحال الاقتراح للمجلس ، ويحال إذا دعت الضرورة للجمعية العامة للمنظمة ، وإذا أعطت الجمعية العامة الترخيص بالاستمرار في مناقشة

الاقتراح تقوم اللجنة المعنية بدراسة الأمر بتعمق اكثر ، وتعد في النهاية مـــسودة للاتفاقية ، وقد يحال الموضوع في بعض الحالات للجنة فرعية متخصـــصة لدراسة الاقتراح بتعمق اكثر ، ويقوم ممثلوا الدول الأعضاء فـــي المنظمة بأداء العمل في اللجان الرئيسية والفرعية ويتم رفع التقرير للمجلس والجمعية العامة ، والذي يتضمن مسودة الاتفاقية التي يتم الاتفاق علـــيها ، ويتـــضمن تقرير يوصى بعقد مؤتمر لدراسة ومناقشة مسودة الاتفاقية تمهيدا لإقرارها رسميا ، وترسل الدعاوى لحضور المؤتمر لكل الدول الأعضاء في **المنظمة البحرية الدولية** وأيضا لكل الدول الأعضاء فـــي **الأمـــم المـــتحدة** أو أي مـــن **وكالاتها المتخصصة** Specialized Agencies .

وهذه المؤتمرات تعتبر عالمية لكل الحكومات التي تشترك في أي مؤتمر تعقـــده الأمـــم المتحدة وتشترك كل الحكومات بنفس القدر من المساواة وبالإضافة إلى ذلك تدعى منظمات الأمم المتحدة والمنظمات التي تربطها علاقـــة رســـمية بالمنظمة البحرية الدولية لإرسال مراقبين Observers لحـــضور المؤتمر لتقديم المشورة المتخصصة لممثلي الحكومات ، ويتم قـــبل افتـــتاح المؤتمر توزيع مسودة الاتفاقية على الحكومات والمنظمات المدعوة لحضور المؤتمر لإبداء الرأي فيها والتعليق عليها ويقوم المؤتمر بعد ذلك بدراسة مسودة الاتفاقية وتعليقات الحكومات والمنظمات المهتمة بـــتلك الاتفاقـــية ا وإجـــراء دراسات متعمقة مع وضع توصيات بإجراء التغييـــرات التي تجدها ضرورية بهدف وضع مسودة اتفاقية تقبلها كل أو أغلبية الحكومات المشتركة في المؤتمر ، ويقوم المؤتمر بعد ذلك بإقرار الاتفاقية التي تمت الموافقة عليها بهذه الكيفية وتودع لدى **السكرتير العام** **للمـــنظمة** الـــذي يقوم بإرسال نسخ منها للحكومات ثم يفتح المجال للدول للتوقـــيع علـــى الاتفاقية لمدة ١٢ شهرا في العادة . وتقوم الدول الموقعة Signatories بالتصديق على الاتفاقية أو قبولها .

وإن إقــرار اتفاقية ما هو إلا نهاية المرحلة الأولى قبل أن تدخل الاتفاقية حيــز التنفــيذ أي قــبل أن تصبح ملزمة للحكومات التي صدقت عليها ، ويتعــين أن تقبل رسميا من قبل الحكومات الفردية ، وتتضمن كل اتفاقية أحكامــا ملزمة تضع شروطا يتعين استيفائها قبل دخول الاتفاقية إلى حيز التنفــيذ وتخــتلف هذه الشروط حسب أهمية الاتفاقية فكلما كانت الاتفاقية اكثر أهمية وتعقيدا كلما كانت شروط دخولها إلى حيز التنفيذ اكثر صرامة بصفة عامة **وعلى سبيل المثال :**.

اشــتراطات الاتفاقــية الدولــية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ (SOLAS)[*] التي تطلب دخولها إلى حيز التنفيذ موافقة ٢٥ دولة تشكل أســاطيلها التجارية ، ولذلك فان استيفاء الشروط اللازمة تعتبر عنصر أساسي حتى تدخل آي اتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي قبلتها وعادة مــا يحــدث هــذا بعــد مدة سماح تهدف إلى تمكين كل الدول من اتخاذ الإجراءات الضرورية لتنفيذ الاتفاقية .

أمــا لبعض الاتفاقيات التي تؤثر على عدد قليل من الدول أو التي تعالج أمــور اقــل تعقــيدا قد لا تكون متطلبات الدخول إلى حيز التنفيذ بنفس الدرجــة مــن الصرامة . أما بالنسبة للاتفاقيات الفنية الهامة فيصبح من الــضروري أن تطــبق تلك الاتفاقيات وقت دخولها إلى حيز التنفيذ على اكبر عدد ممكن من الدول البحرية وإلا فإنها ستربك الممارسات الملاحية بــدلاً من تسهيلها حيث أن أحكامها لن تطبق على نسبة كبيرة من السفن التــي كــان مــن المقصود أن تتعامل معها ، وفي الوقت الراهن تدخل اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية حيز التنفيذ بعد مدة زمنية معدلها خمس سنوات من تاريخ إقرارها[١٩] (إسلام ٢٠٠٠) .

وســوف تركز الدراسة على نموذج من اللجان المتخصصة في المنظمة البحرية الدولية وهي لجنة السلامة البحرية وذلك فيما يلي :

ثانـــيا ـ إنجـــازات لجـــنة الـــسلامة البحـــرية Maritime Safety :Committee(MSC)

بعـــد أن تعددت الحوادث البحرية خلال فترات زمنية مختلفة في المجتمع البحري وعلى سبيل المثال : الحادثة البحرية التي حدثت في بدايات القرن العـــشرين وهـــى غـــرق سفينة الركاب **تيتانك** والتي راح ضحيتها وفقا للتقديرات ما يقرب من ١٤٠٠ غريق ممن كانوا على متنها .

ولقد كان لذلك الحادث العديد من الآثار التي اشتملت على مراجعة عمارة وبناء السفن المتبعة ومن ثم إدخال العديد من التغييرات والتعديلات عليها ، وإبـــرام العديد من المعاهدات الدولية الرامية إلى كفالة سلامة الأرواح والممتلكات في البحار ، وعلى الرغم من تتابع إصدار التشريعات وإبرام الاتفاقـــيات خلال الأعوام الثمانين اللاحقة لغرق السفينة تيتانك فقد حدثت حـــوادث أخرى مثل كارثة **العبارة سالم اكسبريس** والتي وقعت في ١٤ ديـــسمبر عـــام ١٩٩١ والتـــي أدت إلى فقد ٤٦٤ شخص طبقا للتقارير الرسمية ، وكانت هناك كارثة **العبارة استونيا** والتي وقعت في ٢٨سبتمبر ١٩٩١ وهـــى أسوأ كارثة في نهاية القرن العشرين حيث إنها تعتبر من احدث السفن والتي كانت تبحر بين مواني الدول العظمى وراح ضحيتها ٨٠٠ شخص مما أزعج ذلك قطاع النقل البحري وخاصة المسافرين على متن سفن الركاب . ولقد وافقت الجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية فـــي اجـــتماعها الثامن عشر بتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٩٣ على تبنى القواعد الدولية لإدارة السلامة الخاصة بالتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث ، وذلك بالقـــرار رقم (A741_18) وهو ما عرف بعد ذلك باسم **القواعد الدولية لإدارة السلامة** International Safety Management(ISM Code) وقـــررت **لجنة السلامة البحرية (MSC) بالمنظمة البحرية الدولية في ٢٤مايـــو١٩٩٤ إضافة فصل جديد إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح**

في البحار (SOLAS) وهو الفصل التاسع والذي يشمل أسس ومتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة ويجعلها ملزمة للسفن التي تقوم برحلات دولية وشركاتها وفقا لبرنامج زمني محدد اعتبار من ١يوليو١٩٩٨ وبحد أقصى ١يوليو ٢٠٠٢ والتي يتعين على كافة السفن تطبيقها ، وعلى الرغم من ذلك جاءت كارثة بحرية في٣ فبراير ٢٠٠٦ حيث شهد البحر الأحمر بعد ٥٧ ميلا من الغردقة كارثة مروعة وهو غرق العبارة "السلام٩٨" وعلى متنها ما يقرب من ١٤٠٠ راكب ٢٢ سيارة و١٦ شاحنة وخمس سيارات بضائع .

وبسبب هذه الكوارث البحرية ارتبطت القواعد الدولية لإدارة السلامة بأهداف محددة وهي تأكيد السلامة بالبحار ومنع الإصابات البشرية والخسائر في الأرواح وتجنب تدمير البيئة البحرية والممتلكات (**السفينة والبضائع**) علاوة على إنها تهدف إلى المساعدة في التوصل إلى اتخاذ القرار الصائب والقدرة على التصرف السليم من قبل الإدارة بالشركة والإدارة بالسفينة وخاصة فيما يتعلق بالسلامة ومنع التلوث وفى حالات الطوارئ مما يحقق تحسين الأداء ورفع كفاءة التشغيل بوجه عام . وينعكس ذلك على الشركة وجودة إنتاجيتها واكتساب السمعة الجيدة وتعزيز القدرة على المنافسة بالسوق البحري ، **وتتحدد الأهداف والعناصر الرئيسية للقواعد الدولية لإدارة السلامة فيما يلي:**

١- مواكبة القواعد والقرارات الإلزامية .

٢-مراقبة تطبيق القواعد والإرشادات والقياسات المحددة بواسطة المنظمة البحرية الدولية ، ودولة العلم ، وهيئات التصنيف والمنظمات البحرية الأخرى .

٣-قيام نظام حماية ضد جميع الأخطار المتوقعة .

٤- التحسين المستمر لمهارة إدارة السلامة للأشخاص العاملين بالبر وعلى متن السفن وإعدادهم للتصرف الجيد في حالات الطوارئ المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة البحرية.

٥- السلامة الخاصة بعمليات تشغيل السفينة وحماية البيئة البحرية .

٦-تأكيد السلامة في البحار ، ومنع الإصابات البشرية أو فقد الأرواح وتجنب تدمير البيئة البحرية والممتلكات (السفينة والبضائع) .

أما العناصر الرئيسية للقواعد الدولية لإدارة السلامة يمكن إدماجها فيما يلي :-

١- اتخاذ الخطوات المناسبة لتحديد وتوصيف المسئوليات الخاصة بالإدارة وتشغيل السفن ، وتقييم السلامة ومنع التلوث ، بما يتواكب مع القواعد والإرشادات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية .

٢- إنشاء قواعد للإدارة بالشركات الملاحية وعلى ظهر السفن من اجل التشغيل الآمن ومنع التلوث من السفن وبالتالي حماية البيئة .

٣- اتخاذ الخطوات الضرورية والمناسبة من قبل الدولة للتأكد من أنه يتم إخطار كل من الشركات الملاحية والملاك للسفن التي ترفع علم الدولة بالمعلومات الحديثة والضرورية حتى يمكنهم اتخاذ اللازم لتحديد وتوصيف مسئولياتهم تجاه سفنهم بما يختص بالسلامة وحماية البيئة .

٤- اتخاذ الخطوات اللازمة لإعطاء ربان السفينة حرية اتخاذ القرار الصائب من اجل تحقيق السلامة وحماية البيئة .

٥- إجراء التنظيمات الخاصة بالإدارة حتى تكون قادرة على الاستجابة إلى مطالب القواعد الدولية لإدارة السلامة وتنفيذها على ظهر السفينة (فيما يختص بالصيانة والسلامة وحماية البيئة البحرية) .

ثالثاً- بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بالقواعد الدولية لإدارة السلامة:

١- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤ وتعديلاتها
International Convention for Safety Of Life At Sea 1974 (SOLAS)

وتشمل هذه الاتفاقية على اقل مستوى للمعايير المطلوبة لسلامة الإنشاءات للسفينة والمعدات التي تحملها مثل : مكافحة الحريق الملاحة ، وسلامة الأرواح، أجهزة الاتصال " الراديو" والحصول على الشهادات الخاصة بها ويوجد ثلاث أنواع رئيسية من هذه الشهادات :

أ- سلامة الإنشاءات Construction Safety

ب- سلامة المعدات Equipment Safety

ج- سلامة الراديو Radio Safety

وهى تشتمل أيضا على تعليمات التشغيل خاصة في حالات الطوارئ ، وكذا الإعداد من اجل المراجعة والتقييم للحصول على الشهادات الخاصة بإدارة السلامة .

٢- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣ / ٧٨ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) **طبقا للتعديلات التي تمت في بروتوكول ١٩٧٨ وتعديلاتها):**

وتشمل هذه الاتفاقية على المعايير الموضوعة لمنع التلوث من السفن سواء كان هذا نتيجة حادث أو عن طريق التشغيل العادي .

ويوجد خمسة ملاحق يغطون التلوث بالزيت والمواد السائلة الضارة والمواد الضارة المشحونة معبأ ، وكذلك مياه الصرف الصحي والنفايات .

٣ـ الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار وتعديلاتها Convention on the International Regulation for Preventing Collision At Sea1972(COLREG)

وتشمل هذه الاتفاقية القواعد الأساسية لسلامة السير (الإبحار) والسرعة الآمنة والإجراءات التي تتبع لمنع التصادم في البحار وأثناء السير في القنوات والممرات الملاحية وأثناء الإبحار في الرؤية المحدودة . بالإضافة إلى خصائص ومواصفات الأنوار الملاحية المطلوبة على متن السفن .

٤ـ الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن وتعديلاتها (ILLC 66) International Convention on Load Lines1966

وتحدد هذه الاتفاقية الحد الأدنى المسموح به للجزء العائم من جانب السفينة طبقا لفصول السنة ومنطقة إبحار السفينة ، بالإضافة إلى المعايير الخاصة ببناء السفن .وإنشاء أسس موحدة تتعلق بخطوط الشحن .

٥ـ اتفاقية منظمة العمل الدولية International Labour Organization(ILO)

تطالب هذه الاتفاقية حكومات دول العلم بسن القوانين الخاصة بمعايير سلامة الطاقم وساعات العمل وكفاءة العاملين بالبحر والضمان الاجتماعي كما أنها تحدد المعايير الخاصة بالعاملين في إطار ما نصت علية بالاتفاقية على سبيل المثال : الحد الأدنى للسن والعناية الطبية والفحص الطبي والتدريب .

٦ـ الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب وأعمال النوبة للملاحين
International Convention On Standards Of Training Certification,and Watchkeeping for Seafarers1995(STCW)

تحدد هذه الاتفاقية مناهج التدريب والشهادات ومستوى الكفاءة الخاصة بربابنة السفن ، وتصنيف الأعمال لجميع الضباط العاملين بالمناوبة وعلى

السطح ، وقسم الراديو والماكينات ، وعلى جميع العاملين بالبحر الحصول على الشهادات المطلوبة ، والتصديق عليها طبقا للتعليمات . وهى تحدد أيضا القواعد المطلوبة مراعاتها أثناء المناوبة على السطح وفى غرفة الماكينات ، ومستوى الكفاءة المطلوبة للعاملين على ناقلات البترول وسفن نقل الكيماويات وسفن نقل المواد السائلة .

رابعا- بعض القرارات المرتبطة بالقواعد الدولية لإدارة السلامة:

١- القرار (11) A.443 (السيطرة بواسطة دولة العلم على الشركات الملاحية وملاك السفن):

وقد تم تبنى هذا القرار في ١٥ نوفمبر ١٩٧٩ . والهدف منه هو زيادة مقدرة الدولة في السيطرة على الشركات الملاحية وملاك السفن الذين لديهم سفن ترفع علم الدولة ، وكذا على الأشخاص المنوط بهم تشغيل هذه السفن ومدى مسئوليتهم .

٢- القرار (12) A .481 (مبادئ السلامة):

وقد تم تبنى هذا القرار في ١٩ نوفمبر ١٩٩١ . وهو يطالب جميع الدول بالتنبيه على سفنها المسجلة بأنة يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها الوثائق المحددة طبقا لنوع هذه السفينة والتي تحدد المواصفات والكفاءات للأفراد العاملين على ظهرها .

٣- القرار (16) A.648 (التعليمات العامة لنظام تشغيل السفن والإرشادات الخاصة بالإجراءات التي تتبع عند وقوع الحوادث):

وتشمل البضائع الخطيرة واسباب الخطر واسباب التلوث وقد تم تبنى هذا القرار في ١٩ أكتوبر ١٩٨٩ وذلك بغرض التأكد من أن نظام تشغيل السفن يتواكب مع ملحق هذا القرار . بالإضافة إلى التعليمات والإرشادات الخاصة بحالات الطوارئ والحوادث والإجراءات التي تتبع لمنع أو تقليل أو إزالة الأضرار التي تتسبب في تدمير السواحل نتيجة للتلوث بالزيت(٢٠) (الشواربي ،عطية ١٩٩٩) .

٤ـ قرارات لجنة السلامة البحرية عام ٢٠٠٢:

عقدت لجنة السلامة البحرية في الجلسة ٧٥ (MSC 75) من ١٥ إلى ٢٤ مايو ٢٠٠٢ وكان أهم النقاط التي تمت مناقشتها في تلك الجلسة هي :

١-الحماية من الحريق Fire protection : من خلال وضع قواعد لسيناريوهات مستحدثة لمواجهة الطوارئ المحتملة والتأكيد على ملاك السفن الحرص على سلامة الركاب وأفراد الطاقم من خلال تحديث إجراءات الطوارئ التي تسيطر على الحريق المحتمل حدوثه على متن السفن .

٢-دور العامل البشري Role of Human Element : من خلال مراجعة متطلبات وتعليمات المعدات وتوفير كتيبات التشغيل على متن السفن لتشمل تسهيل وتوحيد المصطلحات التي توجد في توجيهات المنظمة البحرية الدولية وعلى أن تحتوى هذه التعليمات على الآتي :

خطوات الاستعمال المناسبة ، وسلامة مستخدم المعدة وتوافق استخدامها مع متطلبات السلامة ، والاستمرار في توحيد العلامات والإرشادات الإرشادية المستخدمة على متن السفن ، و أهمية تفهم الطاقم لتلك المعلومات من خلال التدريب والتعليم .

٣-سلامة الملاحة Safety of Navigation : العمل على أيجاد طريقة توازن بين واجبات الدول في تقديم المساعدة المطلوبة للسفن المستغيثة وحق الدولة في تنظيم الدخول إلى موانيها لحماية سواحلها من التلوث وأيضا تحديد الإجراءات المطلوبة من الربان عند حاجته لمكان لجوء ، وعلى أن تشتمل على طلب المساعدة من سفينة أخرى قريبة أو حالة إنقاذ بطلب من سلطة العلم أو سلطة الساحل ، مع تقييم المخاطر المحتملة

واحتـــياطات أمـــاكن اللجوء وإدارتها وتوفير أماكن مناسبة للجوء مزودة بتسهيلات مناسبة .

٤-**الإرهـــاق** Fatigue : قـــدمت الولايات المتحدة الأمريكية ورقة عمل تطلـــب الحاجـــة إلى تطوير التعليم والتدريب الذي يعطى للبحارة وملاك السفن والمشتغلين ومصممي السفن والمرشدين وذوى الصلة أمثلة واقعية عن الإرهاق وضرورة وجود التدريبات التي تعتبر خطوة لتلافى الإرهاق والـــتعب على سفن الركاب والتقدم في تحسين السلامة على متن السفن ، ونـــبهت علـــى ضـــرورة حماية الأفراد من الإرهاق بواسطة المفتشين البحـــريين ويكـــون هذا الموضوع من اختصاص إدارة بحرية منفصلة ، وذلك من خلال جدولة المواعيد في العمل الإضافي والعمل الليلي وغيرها ، وتنظـــيم أوقات العمل والتدريبات والراحة والنوم وغيره ، والمحافظة علـــى صـــحة الطـــاقم وإعطـــائهم فرصة في اختيار الطعام والتمرينات وغيرها .

٥-**الاتـــزان وخطـــوط الشحن وسلامة سفن الصيد** Stability,Load lines and Fishing Vessel Safety وقـــد أشـــارت اللجنة إلى التقدم الذي حدث في تطوير (SOLAS) II-1 parts A,B والخاص بالعطب الـــصغير وحد السماح للقواطع الصماء والسطح والفتحات المانعة للمياه والممرات الآمنة للطاقم على أن تقدم وتراجع في اللجنة المختصة .أقرت اللجنة مقترح تعديل على II-1/8 (SOLAS) regulation (الأنظمة) التـــي تهتم بالاختبارات الأولية على الأبواب المانعة لنفاذ المياه في سفن الـــركاب والبـــضاعة والتي سوف تعرض في اللجنة ٧٩ لكي تدخل حيز التنفـــيذ في ٢٠٠٦ ؛ واعتمدت اللجنة التعديل على II—2 (SOLAS) الـــذي يطلـــب تعديل نهايات مواسير أنابيب تهوية صهاريج زيت التزييت لتكون على السطح وليس داخل غرفة الماكينات في السفن الجديدة المبنية بعد ايوليو ٢٠٠٢ .

٦-التدريب والنوبة Training and Watch Keeping : وافقت اللجنة علـــى مسودة الجمعية العامة الخاصة بالتدريب والشهادات ومتطلبات تشغيل المرشدين البحريين غير العاملين في أعالي البحار وطلبت اللجنة مـــن جمـــيع اللجان الفرعية تطوير التوجيهات لمعاهدة التدريب البحرية الخاصة بتدريب ضباط النوبة الملاحية على الإجراءات المختلفة لتفادى التصادم البحري .

٧- الاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ :

أقـــرت اللجنة قرار بقائمة محتويات Emergency Medical Kit/bag الخـــاص بالتجهيـــزات الطبية التي تستخدم على متن سفن الركاب طراز Ro-Ro والتـــي لا تحمـــل معها عادة طبيب ، وطلبت كذلك أن تكون المساعدة الطبية من مراكز البحث والإنقاذ أولوية هامة وحرصت اللجنة علـــى عدم تخلى أطقم السفن عن حمل المصابين إلى الطائرة الهيلوكبتر للإنقـــاذ ويجب أن يكون القائم بهذه العملية مدرب على هذا الشأن ، وقد وضـــعت اللجنة الحدود المشتركة لنظام AIS طويل المدى وأهميته في الأمن البحري ، وتدريس الحدود الملائمة لاستخدام المعلومات المتاحة في أجهـــزة النظام ، والتعديلات الفنية الضرورية في MF/HF لتتوافق مع معلومات AIS المتاحة والمطلوبة من الهيئات الدولية بالإضافة إلى هيئة الـــبحث والإنقاذ وقدمت اللجنة بعض التعديلات في التوجيهات لاصحاب ومشغلي وربابنة واطقم السفن للحماية من أعمال القمع والقرصنة والسطو المـــسلح ، وذلك من خلال تفادى الأخطاء في إرسال إنذارات السطو لأنة يمكن أن يصل هذا الإنذار إلى القرصنة مما يعرض أرواح الطاقم للخطر ولذلك يجب مراعاة الخطورة الغير مقصودة للإنذارات الاستغاثة المرسلة مـــن السفينة ، وقد طلبت IMO وضع برتوكول ضد هروب المهاجرين بالبـــر والبحـــر والجـــو والاستعانة باتفاقيات الأمم المتحدة ضد متخطى

الحدود والجريمة المنظمة ، أسس مقاومة الأعمال الغير آمنة من تجارة نقل المهاجرين في البحر[٢١](عبد المنعم٢٠٠٢) .

أمـا في الجلسة ٧٦ للجنة السلامة البحرية (MSC 76) ، تم إقرار (ISPS Code) لـسنة ٢٠٠٢ وطلبت المنظمة البحرية الدولية من الدول الأعـضاء الاهـتمام بـدعم الأمن البحري على متن السفن وفي الموانى وتفعـيل ثقافـة الأمـن البحري لدى أطقم السفن مما يخدم تدفق التجارة الدولـية ، وصـناعة النقل البحري ، وبما يحقق استعداد السفن والموانى لمواجهة احتمال التعرض للهجمات الإرهابية ، والأشكال الأخرى للجرائم المنظمة بحيث لا تتعارض هذه الإجراءات والمهام مع تمتع أفراد الطاقم بالحقوق والحريات الأساسية للأفراد دون تميز كما اقرها القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي للاجئين ومنظمة العمل الدولية[٢٢](**انظر الفصل الأول من الرسالة)** .

ب- أراء خـبراء الـسلامة البحـرية في إدارة الأزمات والكوارث البحرية (نموذج تبادل المعلومات):

ومن خلال القرارات التي اتخذتها لجنة السلامة البحرية MSC في لجنة رقم 75 ، 76 .

فيجب على الدراسة أن تستطلع أراء الخبراء البحريين المتخصصين في الـسلامة البحـرية ، وذلك من خلال مقابلة مع **الدكتور ربان احمد عبد الحميد كسار**[*] بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩ ، وذلك من خلال طرح مجموعة مـن التساؤلات التي توضح وجهات نظر المتخصصين في كيفية تطابق المـنظومة المعاصـرة لممارسـة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتـصادي البحـري مـن اجل تقديم الدعم والتطوير وتعزيز التعاون وتحـديث الـسلامة والأمـن فـي إدارة الأزمات والكوارث البحرية في المجـالات المستحدثة وبالتحديد (تبادل المعلومات) ، وقد حددت الدراسة

موضوع الاستطلاع على بُعد من الأبعاد المتخصصة في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات البحرية وانعكاساتها على الأمن الاقتصادي البحري ، **وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات سوف تطرحها الدراسة على النحو التالي :**

_ مدى تأثير المعلومات على أمن وسلامة الملاحة البحرية على المستوى العالمي ؟

يوضح **الدكتور** احمد كسار بأنه قد تقدم بورقة عمل بحثية في الجمعية العمومية الخامسة في عام ٢٠٠٤ للاتحاد الدولي للجامعات البحرية International Association of Maritime Universities وكان موضوع هذه الورقة البحثية هو (دور تبادل المعلومات في تحسين الأمن والسلامة البحرية) The Role of Information Exchange on Navigation Safety And Security Enhancement حيث يلعب تبادل المعلومات دوراً جوهريا في تطبيق السلامة والأمن الملاحي ، وقد أدى التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى زيادة القدرة على الوصول إلى القنوات المعلوماتية .

وبالتالي يمكن **استخدام المعلومات بأسلوب إيجابي أو سلبي** تجاه سلامة وأمن السفن خلال إبحارها خاصة قرب المناطق الساحلية فالملاحة الدولية تتعرض دائما لخطر التنظيمات الإجرامية(القرصنة البحرية) وبعض صور الإرهاب العالمي ، وتعد الممارسات الصحيحة في إدارة الأمن ضرورية لمواجهة التعرض للقرصنة أو الإرهاب وغيرهم من النشاطات الإجرامية ، وقد أظهرت الإحصائيات العالمية أن هناك زيادة كبيرة في حوادث الهجمات على السفن خاصة في مناطق الشرق الأقصى والمناطق ذات مستويات المعيشة الاجتماعية المنخفضة في كافة أرجاء العالم ، ومعظم تلك الهجمات تم التخطيط لها على أساس المعلومات التي تم تجميعها بطرق غير شرعية تجاه الأهداف المستهدفة .

_ هل يوجد حرب معلومات بحرية في الوقت الراهن يمكن أن تؤثر تأثير سلبي على أمن وسلامة الملاحة العالمية ؟

أن حرب المعلومات البحرية متواجدة في استخدام المعلومات بجانبها السلبي وهذا الأمر قد قصدت توضيحه في الاتحاد الدولي للجامعات البحرية حيث تتفرع حرب المعلومات البحرية **Maritime Information Warfare** إلى نوعين :-

النوع الأول : (تسريب المعلومات):

وهذا يأتي عن طريق الأفراد سواء كانوا من طاقم السفينة عند الوصول إلى الموانئ والاختلاط بإفراد غير معروفين والتصريح لهم بمعلومات دقيقة وهامة عن شحنة السفينة وخط سيرها وميناء الوصول وكل هذه المعلومات قد تتسرب أيضا عن طريق عمال الشحن والتفريغ ممن لهم علاقة بالسفينة أو حينما تدخل السفن المناطق المغطاة بنظام VTS فيتطلع العاملين بهذا النظام باعتباره مركز مراقبة على وجهة السفينة والبضائع التي عليها والميناء القادمة منه ، ويحدث تسرب هذه المعلومات من VTS ولهذا السبب يجب إجراء التحريات اللازمة على الأفراد العاملين في مراكز **VTS** Vessel Traffic System(*) لأنه يمكن أن يحدث تنسيق بين العاملين به وبين عصابات الإجرام المنظم نتيجة لانخفاض مستوى المعيشة والحاجة إلى الأموال فيتم بيع المعلومات عن السفن ، وذلك من خلال تجنيد العاملين في **VTS** للعمل لحساب عصابات الإجرام المنظم .

ويسترشد الدكتور احمد كسار بان المكتب البحري الدولي The International Maritime Bureau (IMB) قد أعلن أن عدد هجمات القرصنة المسجلة على السفن وصلت في عام ٢٠٠٣ إلى ٤٤٥ أي بزيادة قدرها ٢٠% عن عام ٢٠٠٢ ومازالت المياه الإندونيسية هي الأخطر

لـــتلك الهجمـــات فقد تعرضت إلى ١٢١ حادث وخصوصا عند مضيق مالاقا The Malacca Straits والذي يقع ما بين إندونيسيا Indonesia وماليـــزيا Malaysia ، وهـــى أحد اكثر المسارات البحرية العالمية ذات الأهمـــية الاستراتيجية للملاحة البحرية نظرا لاعتماد ٣٠% من التجارة العالمـــية على تلك المضيق ، ٨٠% من تصدير البترول الخام من اليابان تمـــر جمـــيعهم بتلك المضيق وتشير بعض وكالات المخابرات الغربية وخبراء الأمن البحري أن هناك تنسيق بين الإرهاب و القرصنة البحرية الإندونيسية Indonesian piracy .

ويدعـــى خبـــراء الأمن البحري أن التنظيمات الإرهابية أظهرت قدرتها الهجومـــية البحرية على ناقلة البترول Limburg عام ٢٠٠٢ والمدمرة الأمـــريكية Uss Cale عام ٢٠٠٠ وكانت ناقلات البترول مستهدفة في ٢٣% من الهجمات واحتلت بنجلاديش Bangladesh المرتبة الثانية من حيث عدد الهجمات في عام ٢٠٠٣ والبالغ عددها ٥٨ حادث اعتداء تليها نيجيـــريا Nigeria وجاءت في المرتبة الثالثة بعدد ٣٩ حادث ويعتبرها المكتب البحري الدوليIMB اخطر منطقة في أفريقيا من حيث القرصنة والسطو المسلح ، ولكن بعض البلدان شهدت انخفاضا في القرصنة فمثلا قـــد حققـــت الصومال انخفاض قدرة ٥٠% في الاعتداءات المبلغ عنها ، رغم أن IMB قال أن الساحل الشرقي والشمالي الشرقي للصومال مازال يـــشكل مـــنطقة ترتفع فيها خطورة خطف طاقم السفن من اجل المطالبة بالفدية **(IMB 2004).**

ويوضح الدكتور احمد كسار النوع الثاني من حرب المعلومات البحرية وهـــو **الاختراق المعلوماتي** : وبناء على القرارات التي وردت من لجنة الـــسلامة البحـــرية فـــي الجلـــسة 75 عـــام ٢٠٠٢ في الجزء المرتبط بالاتـــصالات والـــبحث والإنقاذ بان هناك خطورة أثناء الاتصالات التي

يمكن أن يتم اختيراقها بواسطة عصابات الإجرام المنظم والقرصنة البحرية ، وخصوصا بعد تنفيذ شروط IMO بالنسبة AIS [*]أنظمة التعريف الآلي Automatic Identification Systems وهو جهاز إرسال وبث رقمي ديناميكي محمول على متن السفينة ويقوم ببث المعلومات الخاصة بالسفينة على فترات منتظمة حسب سرعة السفينة فهناك معلومات إجبارية يتم بثها مثل اسم السفينة وخط سيرها وسرعتها ، وهذه المعلومات يتم بثها على موجات تردد VHF[*] ويتم رصدها وتعريفها أوتوماتيكيا[٢٣].

(انظر الملاحق:الملحق(٣-٢) .

ويشير الدكتور كسار أن هناك أضرار تنشأ عن استخدام AIS في نظم VTS وذلك من خلال بث البيانات الجوهرية والشاملة حول السفينة وحمولتها بشكل علني فهذه المعلومات مخصصة للسلطات ولكن ذوى النوايا السيئة تقوم باختراق تلك البيانات ، وتنحصر فئات النوايا السيئة في مصطلح يمكن أن يطلق علية الفئات المهددةthreat فالسفن سواء تجارية أو صيد أو حتى قوارب النزهة جميعها عرضه لأنواع مختلفة من التهديد في أعالي البحار وفى المياه الإقليمية أو حتى في المياه الداخلية وفئات النوايا السيئة التي تهدد أمن الملاحية البحرية هي :

القرصنة البحرية Maritime Piracy[*] :

وهى أعمال عنف أو احتجاز غير مشروعة من اجل تحقيق غايات إجرامية موجه نحو السفن لتحقيق أغراض مالية وتتم في أعالي البحار.

والسطو المسلح ضد السفن Armed robbery against ships: وهى أعمال غير قانونية كالعنف والاحتجاز والتهديد الموجه ضد سفينة أو أشخاص أو ملكية على سطح السفينة وتم في المياه الإقليمية والداخلية .

والتخـــريب Subversion هــو ذلك العمل الذي يهدف لإضعاف القوة العسكرية أو الاقتصادية أو السياسية لدولة ما.

والتجـــسس Espionage بغـــرض محاولات الحصول على معلومات بشكل سري أو غير شرعي لمساعدة قوة أجنبية بغض النظر عن طبيعتها ، والإرهاب البحري Maritime Terrorism وهو استخدام غير مشروع للقـــوة أو التهديد بالقوة ضد الأفراد والممتلكات في البحار من اجل تحقيق أهداف خاصة .

_ كـيف تــتم عمليات الاختراق المعلوماتي من خلال أجهزة الاتصالات والحواسب على متن السفن؟

أن مـــصطلح الاختـــراق المعلوماتـــي يقابلة مفهوم **أمن المعلومات**(*) وبالتالـــي فعملـــيات الاختراق الإلكتروني تكون نتيجة لعدم وجود وسائل وقائـــية كافـــية لأمن المعلومات على متن السفن لان هناك أنظمة كاملة للمعلـــومات مرتبطة بالإنترنت عن طريق الأقمار الاصطناعية ومرتبطة بأجهزة السفينة سواء كانت مخصصة في المجال التجاري أو نقل الركاب ، وان دخـــول الفيروس يمكن أن ينتج عنة تدمير للأجهزة أو تعطلها ، وان وصول الفيروس إلى الشبكات Network يمكن أن يحدث **بطريقتين مختلفتين :**

أمـــا عـــن طريق ارسالة بواسطة الإنترنت عن قصد وعمد مرتبط بسوء النية أو عن طريق تحميل دسك أو سي دي محملين بفيروس بنية حسنة يـــؤدى إلـــى ضرر في الأجهزة على متن السفينة ، وإذا أرسل الفيروس بسوء نية يمكن أن يسيطر على كافة أجهزة السفينة .

_ هـل عمليـة السـيطرة علـى الأجهـزة الملاحـية في السـفينة مـرتبطة بـالاختراق المعلوماتي ؟

انــه يمكن السيطرة على الأجهزة الملاحية على متن السفينة عن طريق الاختــراق المعلوماتـــي المـــرتبط بسوء النية ، وهو إرسال فيروس عن طريق الإنترنت المتصل بالأقمار الاصطناعية ، وينتقل هذا الفيروس إلى باقـــي الأجهزة على متن السفينة ، ويسيطر عليها سيطرة كاملة لان كافة الأجهـــزة مرتبطة بعضها البعض إلكترونيا ، وعند حدوث اختراق يمكن السيطرة عليها أو يكفى لتدميرها .

_ وما هي وسائل الوقاية من الاختراق المعلوماتي على متن السفن ؟

بأنه خلال تقديم ورقة العمل البحثية إلى الاتحاد الدولي للجامعات البحرية بالاشتراك مع **الربان السنوسي بلبع قد** وضحنا بأنة يجب فصل الأجهزة الملاحية عن الاتصال بشبكات الإنترنت التي يمكن أن يصل إليها عمليات الاختـــراق المعلوماتي ، ولا بد من وجود شفرة برمجيات ذات مواصفات تتناســب مـــع تصميمات الأجهزة المتصلة إجباريا بالأقمار الاصطناعية لـــتفادي الأعمـــال الغيـــر مـــشروعة لقراصـــنة الكمبيوتر والفيروسات والمجرمين وأيضا العاملين غير الشرفاء أو المتمردين ، لان على الرغم مـــن محاولـــة عزل أو استقلال أجهزة الملاحة إلا انه اصبح في الوقت الـــراهن مشكلة قائمة ، وهى الجسور المتكاملة التي تربط كافة معلومات الـــسفينة بنظام AIS ، وبالتالي أصبحت كافة الأجهزة على متن السفينة متـــرابطة بعضها البعض ومتصلة فيما بينهم ولذلك لابد من إعادة النظر فـــي التصميمات الإلكترونية ، والوصلات المترابطة ، وخصوصا نظم الأقمـــار الاصـــطناعية المـــرتبطة بالإنترنت ؛ ولابد من تحسين الأمن المعلوماتـــي علـــى مـــتن الـــسفن من خلال وصلات مؤمنة بين السفينة والـــساحل وتنظـــيم الوصول إلى الإنترنت العام بواسطة سياسات تأمين

مركزية كما هو الحال المتبع في المؤسسات الأمنية في المجتمع الدولي ، ويجب عزل معلومات AIS التي يتم بثها بعيدا عن كل العاملين غير المسئولين وكذلك العصابات وتحديد المعلومات التي يتم بثها أو تشفير تلك المعلومات ، ولذلك يجب أن يكون للسفن أو الأساطيل بوجه عام سياسة تأمين للاتصالات والمعلومات ، ويجب زيادة الوعي الأمني لأفراد الطاقم بأهمية سرية معلومات السفينة التي يعمل على متنها أو المعلومات المتعلقة بالشركة الملاحية التي يعمل بها وضرورة التعامل مع الأجهزة بكلمة سر ، وكذلك التأكد على أن أي خرق عمدي للأمن المعلوماتي للسفينة سيتم التعامل معه بصرامة .

_ هل هناك مشكلة في تطبيق سبل الوقاية للأمن المعلوماتي على متن السفن ؟

أن في الوقت الراهن المشكلة الأساسية المرتبطة بالأمن المعلوماتي هي عدم وجود الخبرة المتخصصة في أطقم السفن لمكافحة جرائم الاختراق المعلوماتي ، والذي يخشى منة في المستقبل نظرا للتقدم الهائل في وسائل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات .

_ هل يتم في الوقت الراهن التفكير في إعداد ضباط أمن معلوماتي على متن السفن أو إعداد ضابط أمن السفينة لهذه المهمة ؟

بأنة في الوقت الراهن لا يوجد أي تصريح أو إعلان من جانب لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدوليةIMO بإعداد ضابط أمن معلوماتي على متن السفن . فالضابط المتواجد حاليا على متن السفن والذي يتعامل مع الأجهزة هو ضابط بحري ويقوم بالحصول على شهادة لتشغيل الأجهزة ولكنة ليس متخصص في الأمن المعلوماتي آما ضابط أمن السفينة SSO فغالبا أن ربان السفينة هو الذي يقوم بهذه الوظيفة ولا يستطيع أن يثقل بمهام زائدة عن طاقاته لان ذلك سيتطلب جهد اكثر ، ومسئوليات اخطر ولكن المصرح به طبقا لقرارات لجنة السلامة البحرية

فـي الجلـسة ٧٥ هـو ضرورة تعزيز الوعي الأمني لعمليات الاختراق المعلوماتي[٢٤] (مقابلة بتاريخ١٩/٩/٢٠٠٥) .

وبالتالـي قد اتضح من خلال أراء خبراء السلامة البحرية أن المنظومة المعاصـرة لممارسـة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحـري ، قـد أصـبحت مـنظومة ضرورية من اجل الارتقاء بالأمن والسلامة البحرية وقد استفاد الباحث من هذه الآراء المتخصصة والتي تم نشرها على الفكر العالمي البخري المتخصص وقد توصلت الدراسة إلـى نتـيجة هامـة ، وهي ضرورة إعادة نظر لجنة السلامة البحرية MSC بالمـنظمة البحـرية الدولية IMO بالإعداد لظهور فئة وظيفية جديـدة فـي مجـال الأمن الاقتصادي البحري وهى (فئة ضابط الأمن المعلوماتـي) علـى مـتن السفن والأساطيل البحرية التجارية بمختلف تخصصاتها.

ج- الوساطة الدبلوماسية العالمية بشأن تعزيـز الـتعاون الإقليمي البحري (مذكرة المشرق العربي ٢٠٠٥ نموذجا):

قد تتضح الوساطة العالمية في التعاون الإقليمي البحري من خلال مذكرة **الـتفاهم بـشأن الـتعاون فـي مجال النقل البحري في المشرق العربي** ٢٠٠٥ ، وذلـك بـناء على المبادئ التوجيهية بشأن الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري والتي تم إقرارها في ٢٨ فبراير ١٩٩٧ ، وقد تم فتح باب التوقيع على مذكرة التفاهم في دمشق خلال الفترة من

٩ إلـى ١٢ مايو ٢٠٠٥ لأعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، ثم الانضمام في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى

٣١ ديـسمبر ٢٠٠٥ حـيث جهة إيداع المذكرة بمقر الأمين العام للأمم المـتحدة ، وذلـك مـن خلال توطيد علاقات التعاون والتكامل بين دول المـشرق العربـي الأعضاء في **إسكو**[*]والمنطقة العربية عموماً وسوف

تحاول الدراسة توضيح ما ترنو إلية مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ وذلك على النحو التالي :

١ـ مبادئ وأهداف مذكرة التفاهم:

أ- العمـل علـى مـواءمة سياسات الأطراف في المذكرة وتنسيقها في المجـالات المتـصلة بالنقل البحري الإقليمي والدولي والموانئ والمرافئ البحرية .

ب- جعل أنشطة وخدمات النقل البحري والموانئ والمرافئ البحرية أكثر كفـاءة وفاعلـية، سـعياً إلى تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي .

ج-تحديـد وتنفـيذ سياسـات ملاحية متوائمة وقادرة على تحقيق تنمية مـستدامة للأساطيل البحرية التجارية، وتوطيد التعاون بين الأطراف في المذكـرة علـى الـصعيدين الإقليمـي ودون الإقليمي ومع سائر الأقاليم والمناطق.

د- عقـد مـشاورات منتظمة تستهدف التوصل إلى مواقف موحدة على الصعيدين الإقليمي والدولي بشأن سياسات النقل البحري ، واتخاذ قرارات ، واعـتماد حلـول لمـسائل وعقـبات محددة في مجال سياسات النقل البحري .

هـ- مواءمة تطلعات ومواقف الأطراف في المذكرة فيما يتعلق بالانضمام إلـى الاتفاقات والمعاهدات الإقليمية والدولية في مجال النقل البحري التي هي أطراف فيها وتنفيذ تلك الاتفاقات والمعاهدات.

و- تعزيز التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف بين إدارات النقل البحري أو الإدارات البحـرية؛ وإعـداد الدراسـات التي تشجع تعزيز التعاون بين الأطـراف فـي مجال النقل البحري وعمليات الموانئ والمرافئ البحرية والعمـل علـى تعزيـز دور المؤسسات الوطنية للنقل البحري وتفعيلها

وتشجيع أنشطة مجالس واتحادات الشاحنين والوكالات الممثلة لها وخطوط الملاحة الوطنية ، وجمعيات واتحادات وهيئات الملاحة الوطنية والعربية ومعاهد التدريب والبحث العلمي في المجال البحري.

٢ـ الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية:

اتفقت الأطراف الداخلة في مذكرة التفاهم على ما يلي:

أ- إجراء الدراسات وتبادلها ، والمتابعة الدورية لوضع شركات الملاحة الوطنية سعياً إلى تطويرها ؛ تحفيز مؤسسات التمويل في المنطقة وخارجها لدعم الأطراف الداخلة في المذكرة في سياساتها لتحسين الأساطيل الوطنية وتشغيلها وتطويرها، والدعوة إلى إنشاء صندوق متخصص لتمويل شراء وبناء السفن الحديثة بهدف تطوير الأساطيل الوطنية .

ب- تشجيع دخول شركات الملاحة الوطنية التابعة للأطراف الداخلة في المذكرة في اتفاقات مشتركة وتحالفات وعمليات دمج فيما بينها وتشجيع حرية تقديم خدمات نقل شاملة وفعالة، ومن ضمنها خدمات النقل الدولي المتعدد الوسائط(*) ؛ تشجيع العمل على نقل البضائع على الأساطيل الوطنية(*) كلما كان ذلك ممكناً ، على أن يشمل ذلك العمليات التجارية المنبثقة من المساعدات الحكومية والاتفاقات التجارية الثنائية والمتعددة الأطراف، مع التشديد على كفاءة الخدمات وقدرتها التنافسية .

ج-التنسيق والتكامل بين الأساطيل الوطنية للأطراف الداخلة في المذكرة في مجال نقل البضائع والمشاركة في الخدمات لتحقيق الاستخدام الأفضل للأساطيل، وتشجيع إقامة شبكات تسويق مشتركة لخدمات النقل البحري على الصعيدين الإقليمي والدولي، وذلك عن طريق تفعيل دور الاتحادات المتخصصة القائمة مثل الاتحاد العربي للناقلين البحريين والاتحادات التي ستنشأ في المستقبل .

د-توحيد وتنسيق الجهود في متابعة أحدث التطورات في قطاع النقل البحري وتطبيق الشروط والمعايير البحرية الدولية ؛ وتعزيز التعاون في مجال بناء السفن وصيانتها وإصلاحها .

٣-الموانئ والمرافئ البحرية:

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على :

أ- تبسيط ومواءمة القوانين واللوائح والإجراءات التي ترعى عمليات الموانئ والمرافئ البحرية(*) ، ومن ضمنها الإجراءات الجمركية والصحية والإدارية ، وذلك لتقصير مدة بقاء السفن في موانئها تماشياً مع اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية وتعديلاتها ؛ تطوير وتحديث الهياكل المؤسسية لإدارة الموانئ والمرافئ البحرية تحقيقاً لزيادة الكفاءة .

ب- مواءمة هياكل التعريفات والرسوم والأجور والنظم الإحصائية للنقل البحري والموانئ؛ توطيد التعاون بين الأطراف في المذكرة في مجال تبادل الخبرات في إدارة الموانئ والمرافئ البحرية وعملياتها رفع مستويات الأداء والكفاءة في الموانئ والمرافئ البحرية وزيادة قدراتها التنافسية؛تنويع أنشطة الموانئ والمرافئ البحرية بحيث تشمل على سبيل المثال لا الحصر، المجالات الصناعية والتجارية واللوجستية وخدمات التوزيع الإقليمي والدولي .

ج-تبادل المعلومات باستخدام نظم التبادل الإلكتروني للبيانات حول خطوط الملاحة والسفن العاملة بين الموانئ والمرافئ، والطاقات المتاحة للأساطيل الوطنية ، تحقيقاً للتنسيق والتكامل ؛ وإعداد الدراسات الدورية والخطط الاستراتيجية لتنمية وتطوير الموانئ والمرافئ .

٤ـ النقل الساحلي بين موانئ الأطراف الداخلة في المذكرة:

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على تطوير النقل الساحلي بين موانئها بهدف زيادة حجم التبادل التجاري البيني، وذلك عبر الطرق التالية:

أ- تشجيع حركة النقل الساحلي (*) بين الموانئ والمرافئ، وتقديم التسهيلات. والدعم لشركات النقل الساحلي الوطنية ، إتاحة خدمات النقل الساحلي وتطويره وتجهيزه بالإمكانات والتسهيلات المناسبة تسهيل استقبال سفن ومراكب النقل الساحلي وتقديم الخدمات والتسهيلات المناسبة لها في الموانئ والمرافئ.

ب- تبسيط وتسهيل إجراءات الموانئ والجمارك وسائر الإجراءات لسفن وبضائع النقل الساحلي في الموانئ والمرافئ .

٥ـ العمالة البحرية والتعليم والتدريب:

تراعي الأطراف الداخلة في المذكرة ما يلي :

أ-الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالعمالة البحرية ، وظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن ، والتعليم والتدريب والتأهيل البحري؛ والانضمام إلى الاتفاقات والمعاهدات الإقليمية والدولية ذات الصلة بالعمالة البحرية والتعليم والتدريب والتأهيل ، وخاصة تلك الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، والمنظمة البحرية الدولية .

ب- الاستعانة بالعمالة البحرية من مواطنيها على الأساطيل الوطنية شرط استيفاء المؤهلات المطلوبة وفقاً للمعاهدات الدولية النافذة وإعطاء الأولوية للعمالة الوطنية بتطبيق نظام لتبادل العمالة البحرية .

ج-توفير فرص التدريب العملي البحري على سفن الدول الأطراف في المذكرة، وذلك للطلبة المتدربين والضباط والمهندسين البحريين من مواطني الدول الأطراف الداخلة في المذكرة، وخاصة تلك التي لا تمتلك سفناً لتأدية الخدمة البحرية عليها .

د- إنشاء ودعم مراكز ومؤسسات التعليم والبحوث والتدريب والمعلومات فـي قطـاع النقل البحري وذلك تحقيقاً لما يلي: ١-إنشاء بنك معلومات بحري لتخزين المعلومات وتبادلها بين الأطراف في المذكرة بواسطة نظم التبادل الإلكتروني للبيانات.

هـ- وضـع وتطويـر مناهج ونظم للتدريب البحري، وتنسيق برامج التدريب، وتبادل الخبرات في مجال التدريب.

٦ـ السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية:

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على:

أ- الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالسلامة البحرية ،والالتـزام بالقوانـين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بأمن الموانئ والسفن .

ب- الالتـزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بمنع التلوث البحري والوقاية منه ومكافحته، وحماية البيئة البحرية .

ج-الـتعاون بين الأطراف في المذكرة في تبادل المعلومات ، وباستخدام نظم التبادل الإلكتروني بخصوص إجراءات أمن الموانئ والسفن في هذا المجال .

د- تبادل المعلومات ، باستخدام نظم التبادل الإلكتروني، بخصوص خطط الـتدخل العاجل لمكافحة التلوث البحري داخل الموانئ ؛ وإجراء تمارين مـشتركة دوريـة ومنتظمة في مجال مكافحة التلوث البحري؛ والتنسيق والتعاون في مجال مكافحة التلوث البحري ؛ وإنشاء ودعم مراكز التعليم والتدريب في مجال السلامة والأمن البحريين والبيئة.

٧ـ المؤتمرات الإقليمية والدولية :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على:

التنسيق بهدف التوصل إلى مواقف موحدة على الصعيدين الإقليمي والدولي؛ والمشاركة الفعالة في المؤتمرات الدولية المعنية بالنقل البحري والموانئ، وذلك للمساهمة في وضع السياسات والتشريعات الإقليمية والدولية للنقل البحري والموانئ ، حرصاً على حقوق ومستقبل قطاع النقل البحري والموانئ .

٨ـ الحماية والتعويض البحري :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على حث شركات الملاحة الوطنية على التنسيق فيما بينها في مجال التأمين على البضائع والسفن مع نوادي الحماية والتعويض البحري ، بغرض تحقيق مزايا نسبية من هذا التعاون، والنظر في الانضمام إلى نادي الحماية والتعويض البحري التابع للاتحاد الإسلامي لمالكي البواخر لتأمين سفن الشركات التابعة للأطراف في المذكرة .

٩ـ التأمين البحري :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على تشجيع التعامل مع الشركات الوطنية للتأمين البحري .

١٠ـ تصنيف السفن (*) :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على العمل لتفعيل الهيئة العربية لتصنيف السفن ، ودعوة الدول غير المنضمة إلى اتفاقية إنشاء الهيئة للانضمام إليها.

١١ـ النقل الدولي المتعدد الوسائط :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على الدعوة إلى تطبيق النقل الدولي المتعدد الوسائط في إطار نظام النقل المتكامل في المشرق العربي ووفقاً

للإجـراءات والـصكوك المعتـرف بها دولياً بشأن عمليات هذا النمط، والانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة.

١٢ـالتشريعات والإجراءات :

اتفقـت الأطـراف الداخلـة في المذكرة على تطوير التشريعات البحرية السارية، بحيث تحقق أهداف تطوير النقل البحري والموانئ حتى تتماشى مع الاتفاقات والمعاهدات الدولية المعنية[٢٥] (**إسكوا ٢٠٠٥**)

٣ـ٣ الوساطة على المستوى الوطني(منظومة النقل البحري المصري نموذجاً):

وسوف تتناول الدراسة نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحـري علـى المـستوى الوطني ممثل في منظومة النقل البحري في جمهورية مصر العربية ، وذلك على النحو التالي:-

إن مصر كدولة بحرية بموقعها الجغرافي المتميز بين ملتقى ثلاث قارات تمـتد سواحلها لأكثر من ألفى كيلو متر وتطل على بحرين هما : البحر المتوسـط والبحر الأحمر ، ومن خلال هذا الموقع الجغرافي اصبح لها اتصال بالعالم الخارجي منذ أقدم العصور ، ويمر بها شريان حيوي يربط بـين الـشرق والغـرب هو قناة السويس ، يمثل حجم التجارة الخارجية المـصرية المنقولة بحراً ما يقرب من ٩٠% من حجم التجارة الخارجية المـصرية وحـيث أن منظومة النقل البحري أصبحت منظومة متداخلة ومتـشابكة ، وبالتالي فهي هدف إستراتيجي يساهم في الاقتصاد القومي المـصري ، وتجـارة مصر الخارجية ، ومن خلال ذلك اصبح لها دور ظاهـر للوسـاطة الوطنية في من خلال ذلك القطاع الحيوي الذي يكمل عمل منظومة النقل البحري العالمي .

وسـوف توضح الدراسة منظومة النقل البحري المصري ، وذلك على النحو التالي :

أولا _ هيئات الموانئ المصرية :

يتولى قطاع النقل البحري رسم السياسة العامة لإنشاء الموانئ وتطويرها من خلال وضع استراتيجية تكفل رفع كفاءتها بما يتواكب مع التطورات العالمـية ، في إطار الخطة العامة للدولة، كما يقوم بمتابعة تنفيذ الخطط الاسـتثمارية وخطط التطوير وتنسيق الجهود مع هيئات الموانئ من أجل تقديم خدمة متميزة للسفن المترددة على تلك الموانئ(*) .

كمـا تمـثل هيئات الموانئ في العديد من اللجان التي تعقد بقطاع النقل البحري لدراسة المشروعات الهامة ، ويمكن للدراسة أن تتناول بعض هذه اللجان على النحو التالي :-

١- اللجنة الفنية الدائمة لمنح تراخيص إغراق نواتج التكريك وغيرها من المواد في المياه المصرية.

٢- اللجنة الدائمة لمنح تراخيص ممارسة نشاط التوكيلات الملاحية.

٣- اللجنة الدائمة لتوجيه السفن المحملة بالمواد التموينية الاستراتيجية.

٤-اللجان المكونة لدراسة الموضوعات المعنية بتشجيع الصادرات المصرية.

ويعقد المجلس الأعلى للموانئ دورياً ما لا يقل عن مرتين سنوياً تطبيقاً لأحكام قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٩٩ لسنة ٩٥ بشأن تنظيم حصيلة الضريبة الجمركية المقررة لدعم النقل البحري والقرار الوزاري رقم ٣٩ لسنة ١٩٨٧ في هذا الخصوص بان يقدم قطاع النقل البحري الدعم الكامل لهيئات الموانئ المصرية من حصيلة حساب الدعم البحري بتصديق من وزير النقل المصري وذلك على النحو التالي :-

١-دعم المشروعات المتعلقة بتطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها وكذلك إعفاء المعدات التي تخدم حركة السفن بها .

٢- تطوير البحوث والدراسات والاستشارات التي تخدم قطاع النقل البحري بما يحقق رفع كفاءته وتحقيق أهدافه

٣- تدعيم الخدمات السيادية في مجال النقل البحري التي تتطلبها مصلحة الأمن القومي.

ثانيا ـ غرف الملاحة :

والمقصود من غرفة الملاحة هو توحيد جهة المخاطبة مع الاتحاد الدولي لغرف الملاحة والجهات الدولية الأخرى وكذلك تحقيق التنسيق بين غرف الملاحة بالموانئ المصرية لما فيه الصالح العام ، فقد سبق وأن صدر القرار الوزاري رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٠ بتشكيل غرفة الملاحة المركزية(*) .

ثالثاـ الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية :

تقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (*) بمجموعة من الاختصاصات الأساسية أهمها: إعداد مسودة القوانين والقرارات الخاصة بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث ، دراسة وتحديد التوسعات اللازمة للموانئ لمقابلة التطور في مجال التجارة الخارجية وإبداء الاستشارات الفنية الخاصة بتطوير واستحداث الموانئ مع وضع الخطوط العامة للتنسيق بين مشروعات الموانئ بالجمهورية ووضع خطط وسائل التنظيم الملاحي وتنفيذها وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات وإذاعة الإنذارات البحرية لمراعاة سلامة الملاحة في المياه الإقليمية، وتشغيل الموانئ علي مستوي الجمهورية التي لم ينشأ لها هيئات مستقلة، وتشغيل المنائر الضوئية واللاسلكية وصيانتها وتطويرها واستحداثها بما يحقق سلامة الملاحة في المياه الإقليمية، والتشغيل الفني

والهندسي للوحدات البحرية والسفن والعائمات التابعة للدولة ، والقيام بإجراءات التفتيش علي السفن التي تدخل جميع الموانئ بالجمهورية للتحقق من تنفيذها للمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية من حيث مقتضيات سلامة السفن والعاملين عليها والقيام بإجراء التفتيش علي السفن والوحدات البحرية التي تبنى وطنياً أو التي تشترى من الخارج للتحقق من توافر الاشتراطات الفنية بها واتخاذ الإجراءات اللازمة لتسجيلها، ومراقبة الاشتراطات الواجب توافرها في أطقم السفن المصرية ومنحهم جوازات السفر البحرية والإشراف علي العقود المبرمة بينهم وبين الشركات، والقيام بالأعمال المالية والإدارية والقانونية التي يتطلب مباشرتها الاختصاصات الأساسية. وتقدم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية مجموعة من الخدمات .

أهمها : إصدار وتجديد جواز السفر البحري ، إصدار وتجديد ترخيص العمل البحري علي السفن المصرية والأجنبية ، صرف الشهادات الخاصة لضباط القوات البحرية المتقاعدين تسجيل السفن والوحدات البحرية المصرية ، القيام بإجراءات اختبار الربابنة وضباط الملاحة للسفن التجارية وكذلك كبيري المهندسين البحريين ، إنشاء وإدارة الفنارات ومراكز الإنذارات الملاحية بالبحرين المتوسط والأحمر، تموين الفنارات بالبحرين المتوسط والأحمر وإمدادها بالعمالة وصيانتها.

رابعا_ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري :

باعتبار أن الأكاديمية جامعة عربية متخصصة في النقل البحري أنشئت عام ١٩٧٢ تحت إشراف جامعة الدول العربية وبمساعدة المنظمة البحرية الدولية ، وللأكاديمية رئيس قام بإدارتها[*] ، وباعتبار أن مقرها بجمهورية مصر العربية . فيقوم وزير النقل المصري برئاسة اللجنة التنفيذية للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ولجنة

إدارة معهد تدريب الموانئ ، ومجلس إدارة مركز البحوث والاستشارات لقطـــاع النقل البحري وتضم الأكاديمية معاهد ومراكز متخصصة تساعد في منظومة النقل البحري المصري والعربي والعالمي ويمكن للدراسة أن تشير إلى بعض منها على النحو التالي :

١ـ معهد تـدريب الموانى :

تـــم إنشاء هذا المعهد منذ عام ١٩٨٢ الذي يقوم بتدريب وتأهيل مختلف الكوادر العاملة بهيئات المواني وشركات النقل البحري وتداول الحاويات ، وغير ذلك على المستوى الوطني والتعاون الدولي.

٢ـ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري :

واهم إنجازاته هي :-

(*) في مجال إدارة اقتصاديات النقل البحري :

_ دراسة جدوى اقتصادية لإنشاء ميناء شرق بورسعيد.

_ دراســـة إمكانـــية تشغيل خطوط ملاحية بين الموانئ المصرية وموانئ شرق أفريقيا.

_ دراسة تأثير موانئ الحاويات بالشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا على الموانئ المصرية.

_استراتيجيات النقل البحري في مصر.

_تنمية المناطق الخلفية للموانئ المصرية.

(*) في مجال البحوث الفنية:

_ تصميم رصيف ميناء شمال السخنة والإشراف على أعمال التنفيذ.

_ تصميم ميناء شرق بورسعيد والإشراف على أعمال التنفيذ.

_ دراسة تصميم تدعيم رصيف الحاويات بميناء دمياط.

(*) في مجال نظم المعلومات:

_ تصميم وإنشاء وتشغيل محاكي تدريب سائقين لهيئة السكك الحديدية.

_ تطوير نظام معلومات شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.

_ وضـــع نظام معلومات لكل من شركة النقل البحري، وشركة السويس للشحن والتفريغ الآلي.

_ تطبـــيق نظـــام معلـــومات بهيئة ميناء الإسكندرية، وكذلك نظام تبادل البيانات الإلكترونية للهيئة.

(*) بعض المشروعات التي أنجزها المركز:

_ التـــصميم والإشـــراف على إنشاء ميناء شرق بورسعيد، وكذلك شمال السخنة.

_ دراسة تطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها.

٣- المعهد الإقليمي للأمن البحري :

في إطار تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرفق الميناني (**ISPS**) قد تم في يوليو ٢٠٠٣ إنشاء المعهد الإقليمي للأمن البحري ، وتم اعتماده في سبتمبر ٢٠٠٣ كمستشار قانوني لعمليات التقييم الأمني للـــسفن والموانـــئ ، وكـــذلك الخطط الأمنية والتدريب لإعداد الكوادر البحـــرية في مجال الأمن البحري كما أن للمعهد دور فيما يتعلق بالتعاون علـــى المـــستوى العربـــي مـــع كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، الجمهورية اللبنانية الجمهورية السورية، وذلك فـــيما يـــتعلق بـــتدريب الكوادر البحرية بخصوص تطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمواني .

خامسا الشركة القابضة للنقل البحري والبرى :

يتبعها عدد (١٤) شركة نقل بحري ، وهناك علاقات متشابكة مع الشركة القابضة والشركات التابعة لها ، وذلك من خلال مساهمة هيئات الموانئ المصرية في رأس مال شركات تداول الحاويات وكذلك هناك تنسيق تام فيما يتعلق بدراسة المشاكل التي تواجه المتعاملين مع الشركات التابعة، وموقف مصر فيما يتعلق بالاتفاقات الثنائية والمعاهدات الدولية المعنية بالنقل البحري والعاملين بالبحر، كما أن هناك إشراف وتعاون من جانب هيئات الموانئ على الشركات التي تعمل داخلها.

سادسا _ التوكيلات الملاحية :

في إطار خصخصة نشاط النقل البحري، وتشجيع القطاع الخاص فقد تم منح تراخيص لمزاولة نشاط التوكيلات الملاحية ، وتتمثل علاقة قطاع النقل البحري مع التوكيلات الملاحية في الأتي:

_ يقوم الوكيل الملاحي بتحصيل أتعاب الوكالة الملاحية لصالح قطاع النقل البحري وكذا الاشتراك في نوادي البحارة الدولية طبقاً للقرارات الصادرة في هذا الشأن وتوريدها لهيئة الميناء التي يعمل في نطاقها ويقوم القطاع بمطالبة هيئات الموانئ بهذه الحصيلة بموجب شيكات تؤول حصيلتها للموازنة العامة للدولة كرسوم سيادية.

_ يقوم الوكيل الملاحي بتقديم خطاب ضمان غير مشروط لقطاع النقل البحري طبقاً للقرار الوزاري رقم ٥٢٠ لسنة ٢٠٠٣.

_ إلزام التوكيلات الملاحية بتنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم ٥٠٦ لسنة ٢٠٠٣ ببيع نسبة ٧٥% من النقد الأجنبي لأحد البنوك المصرية المعتمدة بالسعر الرسمي.

_ مطالبة التوكيلات الملاحية ببيان شهري موضح به عدد السفن التي قامت بخدمتها وأتعاب الوكالة الملاحية التي تم سدادها لهيئات الموانئ لمطابقة هذا البيان مع ما تم تحصيله من الهيئات.

سابعا- شركة المستودعات المصرية العامة :

تقــوم بإدارة الساحات والمخازن في معظم الموانئ المصرية وتتطلع إلى اســتكمال ســاحات التخزين بباقي الموانئ المصرية وفقاً لعقود مشتركة وبشروط محددة بين الطرفين.

ثامنا_ القوات المسلحة والمخابرات العامة ووزارة الداخلية :

يتم التنسيق المستمر والتعاون في حماية الأمن القومي ، وتحقيق السيطرة الأمنية ، ومتابعة الالتزام بتنفيذ متطلبات شئون الدفاع والأمن القومي على كافة السفن وكافة المواني البحرية.

تاسعا-وزارة الخارجية (الوكالات الدولية – التنمية المستدامة والبيئة والمؤتمرات) :

_تمثيل حكومة مصر ضمن الوفد المصري في المؤتمرات الدولية وفى المنظمة البحرية الدولية IMO وأنشطتها المختلفة.

_دراســة الاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية ، وتنمية العلاقات الدولية في مجال النقل البحري والمشاركة في إجراءات إعداد الاتفاقيات الدولية ، والانضمام إليها بما يحقق المصالح القومية ومتابعة التطورات العالمية في هذا المجال والتنسيق للتوصل لأفضل الحلول للمشاكل البحرية في المنطقة البحرية المحيطة بالمياه المصرية.

_ اعــتماد رسوم اشتراك القطاع في المؤتمرات الدولية والإقليمية ضمن الموازنة العامة لوزارة الخارجية

عاشرا - المحافظات الساحلية :

والتي تهتم بإجراء الدراسات وإقرار وإنشاء وتطوير المشروعات البحرية على سواحل هذه المحافظات والإشراف الفنى بالتنسيق مع الجهات المعنية والمختصة.

إحدى عشر- هيئة الطاقة الذرية (قسم الأمان النووي) – كلية العلوم جامعة الإسكندرية (قسم علوم البحار) – الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ – الهيئة العامة للثروة السمكية:

تبادل المشورة الفنية والعلمية فيما يتعلق بالموضوعات الخاصة بالمواني والسفن والعمالة البحرية بالإضافة إلى إنشاء مراكز للكشف الإشعاعي بالمواني العامة نتيجة جهود قطاع النقل البحري مع هيئة الطاقة الذرية.

ثاني عشرا -مصلحة أمن الموانئ :

هناك تعاون وتنسيق من خلال المشاركة في اجتماعات اللجان أو دراسة بعض المشكلات والمشروعات التي يدرس إقامتها من الناحية الأمنية.

ثالث عشر- وزارة الدولة للتنمية الإدارية :

يتم موافاة الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة التابع لوزارة الدولة للتنمية الإدارية بالخطط التدريبية كل عام وكذا قواعد صرف اعتمادات التدريب المدرجة بموازنة كل عام مالي وفقاً لقواعد الكتب الدورية التي تصدر سنوياً لتنظيم هذه العملية حتى يتم دراستها من قبل الجهاز وموافاة قطاع النقل البحري بالموافقة اللازمة لها سنوياً.

رابع عشر-وزارة القوى العاملة والهجرة ومنظمة العمل الدولية :

يتم التنسيق والتعاون معهما في الإعداد والتنظيم لعقد المؤتمرات وورش العمل الخاصة بالعمالة البحرية.

خامس عشر- وزارة المالية :

_ مناقشة مشروع موازنة المصروفات والإيرادات وموافاة قطاع النقل البحري بالموازنة بعد اعتمادها من مجلس الشعب. (لهيئات الموانئ – مصلحة الموانئ والمنائر – قطاع النقل البحري).

_ إجراء التعزيزات اللازمة أثناء العام المالي لبعض البنود والأنواع بالموازنة طبقاً لحالة الصرف.

_ الحـــصول على نسبة ٣% من الزيادة في حصيلة الإيرادات كمكافآت للعاملين بالقطاع.

سادس عشر- الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة :

- أخــذ المـــوافقة علـــى (الأجور والمرتبات) قبل موافقة وزارة المالية (لقطاع النقل البحري ومصلحة الموانئ والمنائر).

- اعتماد الهيكل التنظيمي وتمويل الدرجات.

- الموافقة على الخطة التدريبية

سابع عشر-بنك الاستثمار القومي:

يـــتم الحـــصول مـــن البنك على التمويل اللازم لتنفيذ الخطة الاستثمارية لقطاع النقل البحري وفقاً للبرنامج الزمني للتنفيذ العيني والنقدي .

ثامن عشر- وزارة التخطيــط :

- الموافقة على مشروع الخطة الاستثمارية.

- تعديل الخطة.

- الموافقة على شراء وسائل النقل والانتقال والأثاث.

تاسع عشر- الهيئة العامة للطرق والكباري :

تقوم هيئات الموانئ المصرية طبقاً لموافقة وزير النقل على خصم نسبة ٢ % مـــن الـــــ ٦٠% من حصيلة الوزن الزائد من حمولة وسائـــل النقل المـــستحقة للهيئة العامة للطرق والكباري وتوريدها لقطاع النقل البحري كمكافـــآت للعاملين بالقطاع . كما أن هناك تعاون مع القطاع فيما يتعلق بالموضوعات المتعلقة بالنقل البرى خاصة مع الدول العربية التي ترتبط معها مصر باتفاقات ثنائية.

عشرين- الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية :

نـــشر القوانـــين والقـــرارات المـــتعلقة بمجالات النقل البحري (للموانئ المصرية – القطاع – مصلحة المواني والمنائر).

الحادي والعشرين الجمـــارك :

يحــصل قطـــاع الــنقل البحـــري مبالغ مالية سنوياً من الجمارك الآتية (السويس – الاسكندرية – بورسعيد – القاهرة) والذي يمثل الدعم البحري لهيــئات الموانئ ، وغيرها ويتم الصرف منه طبقاً للقرار الجمهوري رقم ٣٩٩ لسنة ١٩٩٥ .

والإضــافة إلـــى هــذه **المنظومة المتكاملة** فيقدم قطاع النقل البحري في جمهـــورية مصر العربية كافة خدمات المعلومات البحرية في مجال النقل البحـــري مـــن خلال بنك معلومات متخصص كنوع من أنواع الوساطة المعلوماتـــية التـــي تخدم كافة التخصصات الاقتصادية البحرية ويمكن للدراســـة أن توضح الدور الحيوي **لبنك معلومات النقل البحري المصري** وذلك على النحو التالي :

يحتل قطاع النقل البحري مكانا متميزاً في الاقتصاد القومي، حيث تشكل الموانـــئ أهمية اقتصادية كبرى للدول البحرية لما فيها من أنشطة متعددة وتأثيـــر مباشـــر علـــى الـــتجارة الخارجـــية المـــنقولة بحـــراً لذا فإن إنشاء **بنك معلومات النقل البحري المصري** قد اعتبر خطوة هامة للنهضة بهذا القطاع الحيوي، كما يمكن اعتباره نواةً لإنشاء بنك معلومات نقل بحري عربي ، خاصة أن تبادل معلومات صناعة النقل البحري بين الـــدول العربية أصبحت ضرورة لدعم القدرة التنافسية للأساطيل العربية أمـــام المنافسة العالمية ، وذلك لمواكبةً للاتجاه العالمي الذي يتسم بتكوين التكتلات وعولمة الخدمات ، وقد بدأت بالفعل عدة دول عربية تحذو حذو مصر بالبدء في إنشاء بنوك معلومات نقل بحري مماثلة .

وبـــناء علـــى ذلك قامت وزراه النقل البحري المصري في عام ١٩٩٣ بتكليف مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري التابع للأكاديمية العـــربية للعلـــوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإنشاء أول بنك معلومات

بالــوطن العربي خاص بقطاع النقل البحري المصري، يربط ديوان عام الـوزارة بالموانــئ الرئيــسية (الإسكندرية-بورسعيد-دمياط-السويس) بالإضافة إلى مصلحة الموانئ والمنائر، بهدف توفير المعلومات والبيانات الدقـيقة عــن كافــة أنشطة القطاع ، وهو أمر بالغ الحيوية للمخططين وصـــانعي القرار، هذا بالإضافة إلى أهميته بالنسبــة للباحثين والدارسين فـــي شـــتى مجـــالات صـــناعة الـــنقل البحـــري.

ومـــنذ التـــشغيل الفعلـــي في ١٩٩٦/٧/١، مر البنك بعدة مراحل تطوير لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي، تضمنت تطوير أساليب تشغيله ونقل تطبيقات البنك إلى بيئة حديثة ، وذلك لرفع كفاءة أدائه خاصةً بعد توسيع قاعدة خدماته المقدمة لقطاع عريض من المستفيدين عن طريق الاتصال المباشر بشبكة البنك أو من خلال النشرات الدورية المتعددة أو عن طريق خدمة العملاء بالمركز الرئيسي .

والهدف من إنشاء بنك معلومات النقل البحري المصري هو:

_ إنـــشاء قاعـــدة بيانات مركزية تحتوى على جميع بيانات أنشطة قطاع النقل البحري.

_ تحديث البيانات والمعلومات الخاصة بالمنظومات العاملة بصفة دورية.

_الاشـــتراك والتعاون مع بعض البنوك المحلية والأجنبية لتحقيق التكامل المعلوماتى.

_ربط جهات خارجية محلية وأجنبية ببنك المعلومات، وتعريف المهتمين بصناعة النقل البحري بخدمات البنك من خلال قنوات شتى.

_نشر صفحات معلوماتية للموانئ على شبكة الإنترنت.

_تمكـــين المستخدم العالمي من الدخول على خدمات بنك المعلومات من خلال شبكة الإنترنت

ـ منظومة عمل بنك معلومات النقل البحري المصري (كنموذج للوساطة المعلوماتية) :

تتكون منظومة عمل بنك المعلومات من أربـــعة مجموعات رئيسية تغطي اهتمامات النقل البحري، وتخدم كافة المجالات الرئيسية في صناعة النقل البحري وتسمح من خلالها بتقديم خدمات مختلفة للبحث .

١ـ حركة الموانئ المصرية :

تحـــتوى علـــى البيانات الأساسية للموانئ المصرية من أرصفـــــــــة ومخازن وأحواض وممرات ملاحية ووسائل نقل ومعدات وشركـــــــات عاملـــة بالميناء والخدمات والتسهيلات التي تقدم بكل رصيف ، وتحتوي كـــذلك علـــى البـــيانات الأساســـية للدول والشركات الملاحية والوكلاء الملاحيـــين وغيـــرها . بالإضـــافة إلى البيانات الأساسية لبعض الموانئ المتخصصة(سياحة-بترول-تعدين-صيد).

وتـــشتمل أيـــضا علـــى البيانات الخاصة برحلات السفن المترددة على الموانـــئ المـــصريـــة، وكـــــذا بيانات وصول السفن وحـــركتها على الأرصـــفة والإنتظارات خارج وقت التشغيل وبيانات المغادرة والخدمات التـــي تؤدى للسفينة ، وتحتوى على البيانات التفصيلية للمنافيست: كميات البـــضائع الواردة والصادرة من وإلى دول العالم بموانئ جمهورية مصر العربية بالإضافة إلى بيانات أنواع التعبئة ونوعية الحاويات وأعدادها .

وتتـــضمن عملـــيات الشحن والتفـــــريغ للسفن المتـــرددة على الموانئ المـــصريـــة وبـــيانات المعدات والعمالة . وتشتمل على أداء التوكيلات الملاحـــية والخطـــوط الملاحـــية المنتظمة التابعة لها والعاملة بالموانئ المـــصرية، حـــيث يـــتم تسجيل أعداد الفئات المختلفة للحاويات المتداولة (فـــارغ – مملـــوء) للحاويـــات الواردة والصادرة والترانزيت ، تتضمن ملخـــص لبيانات الحركة اليومية داخل الموانئ، حيث يتم تسجيل بيانات الـــسفن الـــواردة والمغـــادرة من حيث التوكيل والخط الملاحي وتاريخ

الوصـــول والقدوم والبضائع وكميتها وموانئ الشحن والتفريغ، بالإضافة لأعداد الركاب والسياح ، تتضمن البيانات الأساسية للموانئ المتخصصة المصرية (الصيد، التعدين، البترول، المارينات السياحية...).

وبـــيانات الممرات والأرصفة والتجهيزات والخدمات بها، وكذلك بيانات المـــشاريع الـــتابعة لـــتلك الموانئ . تشتمل على بيانات الشركات بكافة أنـــواعها (خـــدمات ملاحـــية، نقـــل بحرى، شحن وتفريغ ، وغير ذلك) والتوكـــيلات الملاحـــية والجهـــات الأخـــرى (قطاع عام، قطاع خاص، مؤســـسات وأفراد،...وغيرها) العاملة في مجال النقل البحري حيث يتم تسجيل البيانات الأساسية للجهة والأفرع التابعة لها من عناوين وتليفونات وفـــاكس وبـــريد إلكتروني والنشاط الأساسي والخدمات المقدمة للعملاء، وتشمل أيضا على بيانات مرتبطة بأعداد السفن العابرة لقناة السويس من الـــشمال للجـــنوب والعكـــس مقسمة وفقاً للنوع والحمولة وكذلك كميات البضائع المحملة على تلك السفن.

٢ـ الموانئ والمنائر :

تحـــتوى علـــى بـــيانات السفن المصرية المسجلة (العاملة وغير العاملة) وبـــيانات الـــوحدات البحـــرية المقـــيدة، وتشمل بيانات التسجيل أو القيد والمـــــواصـــفات الفنـــية (حمولات وقوى محركة وأبعاد) إضافةً إلى ما يمكـــن أن يحـــدث علـــى تلـــك الـــسفن أو الـــوحدات مـــن تـــصرفات (حجـــز/رهـــن/شـــطب) وكـــذلك حالتها الحالية (عاملة أو غير عاملة). وتحـــتوى علـــى البـــيانات الأســـاسية لجميع المصريين الحاصلين على جـــوازات ســـفر بحرية صادرة من مصلحة الموانئ والمنائر ، وفروعها شـــاملة بيانات الجواز البحري كاملة والمؤهل والشهادة الأهلية الحاصل علـــيها ووجهة عمله، بالإضافة لمتابعة تعيين وإنهاء خدمة البحارة على الـــسفن المصرية ، وتشمل السفينة المتعاقد للعمل عليها والمهنة والمرتب

وآخـر تـاريخ إنهـاء خدمة . كما تحتوى على بيانات البحارة الأجانب المـتعاقدين للعمـل على السفن المصرية وبيانات تعيينهم . وتشتمل على بيانات الحوادث البحرية بالمياه الإقليمية أو التي تنشأ عن السفن المصرية فـي الخارج ، وكذلك بيانات متابعة التحقيق بتلك الحوادث حتى الانتهاء منها.

كما تحتوى على بيانات الملوثات الناتجة عن السفن أو عن الحوادث التي تقـع بالمـياه الإقليمية ومتابعة إزالتها حتى الانتهاء منها. هذا بالإضافة لمـتابعة المؤتمـرات الدولية الخاصة بالحوادث والتلوث البيئي البحري وتسجيل النتائج الصادرة عنها .

٣ـ الموارد المالية والبشرية :

تحـتـوى علـى بـيانات تفـصيلية عـن الخطط الخمسية للدولة داخل قطـــاع الـنقـــل البحـري وبـيانات المشاريع الكلية والجزئية والـتوزيع النقدي والعيني ومصادر التمويل على مستوى سنوات الخطة، وتحـتوى علـى الحـسابات الرئيـسية لمجموعات الموازنة التخطيطية والـتحولات الجاريـة التخصصية والمصروفات التمويلية والمستلزمات الخدمـية والمستلزمات السلعية ، والأجور ، والإيرادات والإنتاج العيني والنقدي) .

وتحتوي على بيانات العمالة داخل قطاع النقل البحـري بالديـوان العـام ومـصلحة الموانـئ والمنائر وهيئات الموانئ ، وكذلك الشركات التابعة للشركـــة القابضة للنقـل البحري.

٤ـ الببليوجرافية :

تحـتوى على بيانات تعـريف التشريع المرتبط بالنقل البحري (قانون- قـرار رئيس جمهورية – قرار رئيس وزراء – قرار وزاري – اتفاقيات دولية وثنائية ...).

ويتضمن رقم التشريع والسنة والنوع وموضوعه بالمواد المنصوص عليها ، تحتوى على بيانات البحوث والدراسات المرتبطة بصناعة النقل البحري والتـي قام بها باحثون مصريون أو أجانب فيمـا يخص النقل البحري المصري.

وتـشمل بيانـات الباحث والناشر والمؤلف والمصدر وتاريخه وعنوانه باللغتين (العربية والإنجليزية) بالإضافة إلى موجز للبحث، وتحتوى على أحـدث الموضوعات المتخصصة في صناعة النقل البحري ويتم تقسيمها فـي مجموعات حسب تخصصها، حيث يتم التعريف بمصدر الموضوع وكـذا موجـز عنه ، كما تحتوى على موضوعات مختلفة تشمل البحوث والدراسـات والتقارير والأخبار والنشرات والمقالات وغيرها ، ويحتوى على احدث الأخبار التي تهم العاملين بصناعة النقل البحري من مؤتمرات وندوات وأخبار الموانئ وهيئة قناة السويس والإصدارات الجديدة وأخبار عالمية متنوعة[٢٦] (**منشورات قطاع النقل البحري المصري**) .

وقـد اتـضح مـن خلال هذا النموذج السابق أن منظومة النقل البحري المـصري هي منظومة متكاملة للأمن الاقتصادي البحري حيث تستخدم هـذه المنظومة الوساطة على المستوى الوطني من خلال إقامة صلات وروابـط وثيقة بين الجهات المتخصصة من اجل تعزيز التعاون لتطوير وتنمـية النشاطات الاقتصادية البحرية ، وذلك من خلال تدعيم المعونات الفنـية المتخصـصة وتوفيـر المساعدات والإمكانيات وتبادل الخبرات والـسعى نحـو تطوير التشريعات الوطنية من خلال منظومة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية البحرية وروابط العلاقات مع الأطراف الخارجية (*) وأيـضا الـسعي نحـو مـواجهة الأزمات والكوارث البحرية من خلال المؤسسات المختصة بالحفاظ على الأمن القومي المصري .

٤.٣ الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي (نموذج مقترح مستقبلي) (المنظمة البحرية العربية AMO)

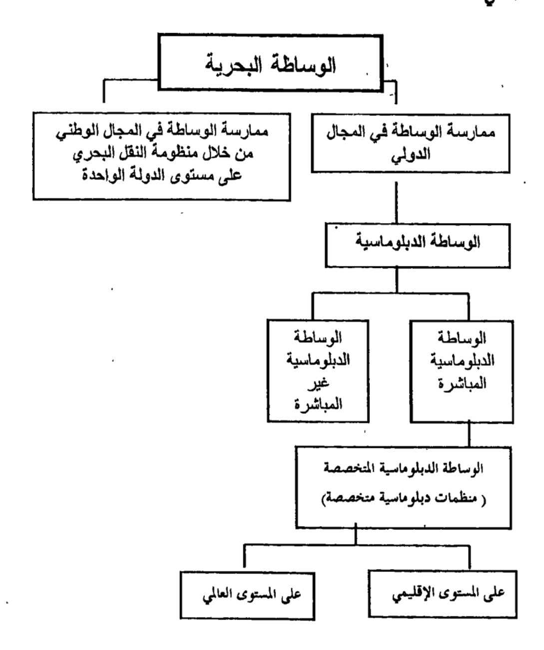
وبعد أن تناولت الدراسة الركن الثاني (الوساطة) ، وهو ركن من أركان التفاوض العام ، وتم الاسترشاد بالمنظمة البحرية الدولية كنموذج عالمي تطبيقـــي ، ثـــم تناولت الدراسة منظومة النقل البحري المصري كنموذج علـــى المـــستوى الوطني فتقترح الدراسة بأنه يجب أن يكون هناك كيان عربـــي مكمل لعمل المنظمة البحرية الدولية في المنطقة العربية ، وهذا الكـــيان يمكـــن أن يطلق علية (**المنظمة البحرية العربية**) أو (**منظمة الملاحة العربية(Arab Maritime organization (AMO)** ويتم إنـــشاء هـــذه المنظمة عن طريق الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري Arab Academy for Science and Technology and Maritime **وذلـــك مـــن خلال إضافة جديدة على الاتفاقية التي** صدرت بموجب القرار رقم ٣٢٥٤ الذي وافق علية مجلس جامعة الدول العـــربية فـــي انعقاده الثالث والستين بتاريخ ١٩٧٥/٥/٢٦ ، والتي وافق علـــيها المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لجامعة الدول العربية في دور انعقـــاده الرابع والخمسين بتاريخ ٥-١٩٩٤/٩/٩ على تعديل مسمى الأكاديمـــية العـــربية للـــنقل البحـــري لتصبح الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجـــيا والنقل البحري باعتبارها جامعة متخصصة للنقل البحري بموجب قرار رقم ١٢١٦والتى باشرت عملها في ١٩٧٢/٥/٢٦ .

وان الـــدول **الأعـــضاء** هم كافة الأعضاء في جامعة الدول العربية حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization(IMO) ، والـــتابعة لهـــا الجامعـــة البحـــرية الدولـــية WORLD MARITIME UNIVERSITY .

نظرا لان المنطقة العربية في حاجة إلى وجود منظمة بحرية أو ملاحية عـــربية تمـــارس الوساطة الدبلوماسية البحرية نظرا أن هناك اتحادات متخصـــصة فـــي هـــذا الشان في المنطقة العربية ، وتحتاج إلى منظمة

تـساعدها فــي تنفـيّذ مهامها الدبلوماسية ، وهذه الاتحادات مثل : اتحاد المّوانــي البحــرية العــربية (مــصر) الاتحاد العربي للنقالين البحريين (بغداد) .

وبعـد أن تـناولت الدراسة الركن الثاني وهو الوساطة يمكن تـوضيحه من خلال الشكل الآتي :



الشكل (٣-٢) شكل يوضح ممارسة الوساطة البحرية في المجال الدولي و المجال الوطني[٢٧](سليمان٢٠٠٥)

٣-٥ خاتمة الفصل الثالث :

قــد تناول هذا الفصل **أربع عناصر أساسية** ركزت على تناول الوساطة باعتــبارها الركن الأول في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وقد تناول

العنصر الأول :

الوساطة على المستوى العالمي ، وذلك من خلال ارتباطها بالدبلوماسية ، وباعتــبار أن الدراسة تحاول إظهار دور المفاوضات على مجال الأمن الاقتــصادي البحري فكان بناء على ذلك ضرورة التركيز على مصطلح الدبلوماســية المتخصــصة ، والــذي أدى لوجــود مــصطلح الوساطة الدبلوماسية المتخصصة سواء على المستويين الإقليمي أو العالمي ، ومن خلال هذا المصطلح حاولت الدراسة تناول ماهية الدبلوماسية ، وعلاقتها بالمــنظمات الدبلوماسية المتخصصة وكان على الدراسة أيضا ضرورة إظهــار الفــروق الموضوعية بين المصطلحات الدولية المتشابهة مثل : المنظمة الدولية (المنتظم الدولي) والنظام الدولي والتنظيم الدولي .

ثــم حاولــت الدراسة من خلال تناول الوساطة على المستوى العالمي أن تتــناول الفــروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة وقــد ركــزت الدراســة علــى نماذج من المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصــصة من خلال الوساطة الدبلوماسية المتخصصة ، والتي تباشر عملها من خلال الوساطة الدبلوماسية المباشرة.

وكــان **الــنموذج الأول** (النموذج الإقليمي للمجال الاقتصادي) ممثلا في جامعة الدول العربية ، وذلك من خلال الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي ، والذي يتم من خلاله انشأ المنظمات العربية المتخصصة وأيضا مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الذي يركز اهتماماته على انشأ الاتحادات العربية النوعية المتخصصة بالإضافة إلى

أهدافــه الأخــرى المــرتبطة بتعزيــز مــنظومة النقل بجميع فروعها وتخصصاتها .

وقد وضحت الدراسة ان الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية تقوم بممارسة الوساطة الدبلوماسية من خلال القيام بإعمال الأمانة الفنــية لمجلــس الــوزراء العرب ، أما المجلس الاقتصادي والاجتماعي والذي ينشأ وينظم عمل المنظمات العربية المتخصصة فقد انشأ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، أما مجلس الوحدة الاقتصادية العــربية فيعمل في إطاره اتحاد الموانى البحرية العربية والاتحاد العربي للنقالين البحريين .

ثم تناولت الدراسة النموذج الثاني:

وهو (النموذج العالمي للمجال الاقتصادي) وكان ممثلا في الأمم المتحدة وذلــك مــن خلال منظومة الأمم المتحدة ووكالتها المتخصصة من خلال المجلــس الاقتــصادي والاجتماعــي والذي يقوم بالتفاوض مع الوكالات المتخصصة بشأن الاتفاقيات التي تحدد علاقتها مع الأمم المتحدة وتنسيق أنــشطة الوكالات المتخصصة ، وقد قصدت الدراسة تناول هذا النموذج حــيث تعتبر المنظمة البحرية الدولية (IMO) من الوكالات المتخصصة وذات الارتباط الوثيق بمجال الأمن الاقتصادي البحري .

أما العنصر الثاني :

مــن هــذا الفصل فقد ركز على المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماســية فــي مجال الأمن الاقتصادي البحري وقد تناولت الدراسة نمــوذج المــنظمة البحــرية الدولــية كنموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة التي وضحتها الدراسة .

ثــم حاولــت الدراســة أن تظهر دور المنظمة البحرية الدولّية وعلاقتها بالوســاطة الدبلوماســية المتخصصة ، وذلك من خلال إصدار الاتفاقيات

الدولية الجديدة أو التعديل في الاتفاقيات القائمة ، وقد ركزت الدراسة على إنجازات لجنة السلامة البحرية (MSC) من خلال القواعد الدولية لإدارة السلامة وأيضا من خلال إظهار بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بها والقرارات التي اتخذتها (MSC) ، وقد ركزت الدراسة قرارات الجلسة رقم ٧٥ عام ٢٠٠٢ ، والتي قد أشارت بضرورة الانتباه واتخاذ الحذر أثناء تبادل المعلومات البحرية حتى لا تصل عن طريق الخطاء إلى القراصنة وجماعات الجريمة المنظمة مما يعرض السفن بما عليها من بضائع أو ركاب أو طاقم للخطر ؛ وكان نتيجة لذلك أن الدراسة حاولت استطلاع هذه التحذيرات التي صدرت عن لجنة السلامة البحرية في الجلسة ٧٥ من خلال أراء خبراء السلامة البحرية وبالتحديد في مجال إدارة الأزمات والكوارث البحرية المرتبطة بالمعلومات ، وكان من أهم نتائج هذه الاستطلاعات أنة يوجد بالفعل حرب معلومات بحرية مرتبطة بتسريب المعلومات وأيضا يمكن أن تحدث عن طريق الاختراق المعلوماتي .

ثم تناولت الدراسة أيضا دور الوساطة الدبلوماسية العالمية بشأن تعزيز التعاون الإقليمي البحري ، وذلك من خلال توضيح مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين دول المشرق العربي الأعضاء في إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا) والتي تم فتح باب التوقيع عليها في دمشق في الفترة من ٩الى ١٢ مايو عام ٢٠٠٥ ثم الانضمام في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ .

وتهدف تلك الوساطة العالمية إلى تشجيع الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية العربية وتبسيط القوانين واللوائح والإجراءات التي ترعى عمليات المواني والمرافئ البحرية وتشجيع حركة النقل الساحلي بين المواني

والمرافــئ وتقــديم التــسهيلات والدعم لشركات النقل الساحلي والالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالعمالة البحرية وإنشاء بنك معلومات بحري لتخزين المعلومات البحرية ، وضرورة الالتزام بالمعايير الإقليمــية والدولــية الخاصة بالسلامة البحرية وأمن السفن والمواني مع ضرورة المشاركة الفعالة في المؤتمرات الدولية المعنية بالنقل البحري ، وأيضا الحماية التعويض البحري والتأمين البحري وتصنيف السفن وذلك مــن خــلال دعوة الدول غير المنضمة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ، وأيضا ضرورة تطوير التشريعات البحرية .

أما العنصر الثالث :

وقــد ركز على تناول نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحــري علــى المستوى الوطني وكان ممثل في منظومة النقل البحري المصري حيث اتضح أن هذه المنظومة تستخدم الوساطة من خلال إقامة صــلات وروابط وثيقة بين الجهات المتخصصة من اجل تعزيز التعاون وتطويــر وتنمــية النشاطات الاقتصادية البحرية ، وذلك من خلال تدعيم المعــومات الفنــية المتخصــصة وتوفير المساعدات والإمكانيات وتبادل الخبــرات والــسعى نحو تطوير التشريعات الوطنية من خلال منظومة الاتفاقــيات والمعاهــدات الدولــية البحرية وتعزيز روابط العلاقات مع الأطــراف الخارجــية ، وأيضا السعي نحو مواجهة الأزمات والكوارث البحــرية مــن خــلال لمؤســسات المختصة بالحفاظ على الأمن القومي المصري .

واخيرا العنصر الرابع :

فكــان عــبارة عــن نموذج مقترح مستقبلي يرنوا إلى تعزيز الوساطة الدبلوماســية البحــرية على المستوى الإقليمي العربي ممثلا في المنظمة البحرية العربية (AMO) ، وذلك من خلال التطلع إلى إضافة جديدة على

اتفاقية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بان يتم انشأ منظمة بحرية عربية تتبعها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـــري مـــن اجل تعزيز دور الوساطة الدبلوماسية البحرية في المنطقة العـــربية حتـــى تكـــون على غرار المنظمة البحرية الدولية والتي تتبعها الجامعة البحرية الدولية .

٣-٦ هوامش الفصل الثالث :

(١)محمد بدر الدين زايد ، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة القاهرة : الشروق الدولية ، ٢٠٠٣، ص٥٢.

(٢) الموسوعة السياسية ، " دبلوماسية " ، الجزء الثاني ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥ ،ص٦٥٨.

(٣) محمد سعيد الدقاق ، مصطفى سلامة حسين ، التنظيم الدولي " الأشخاص" ، الاسكندرية : دار المطبوعات الجامعية ،١٩٩٧، ص٩٢.

(*)"الدكتور محمد سامي عبد الحميد" : أستاذ القانون الدولي بكلية حقوق جامعة الاسكندرية وسفير مصر السابق لدى منظمة اليونسكو.

(٤) محمد سامي عبد الحميد، قانون المنظمات الدولية ،"الأمم المتحدة".، الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٧، ص ٧

(٥) محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية، الجزء الأول، الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٦، ص ٢٤٧.

(٦) عبد الله العريان ، فكرة التنظيم الدولي "تطورها التاريخي وخصائصها الحاضرة" : مجلة القانون والاقتصاد ، عدد مارس سنة ١٩٥٥، ص ٢٠٧.

(٧) إبراهيم محمد العناني، التنظيم الدولي "النظرية العامة"، القاهرة : "الأمم المتحدة" ، ١٩٧٥، ص ٥-٦.

(٨) عبد العزيز سرحان، مبادئ التنظيم الدولي، القاهرة : دار النهضة العربية، ١٩٧٦، ص ٤١١.

(٩) عبد العزيز سرحان، مبادئ التنظيم الدولي، مرجع سابق ، ص٢٩

(١٠) محمـــد بـــدر الدين زايد ، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة مرجع سابق ، ص٥٣.

(*)**ملاحظة** : تقوم الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية بمهام الأمانة الفنية لكـــل مـــن : **مجلـــس وزراء النقل العرب** ، مجلس وزراء السياحة العـــرب ، مجلس وزراء البيئة العرب ، مجلس وزراء الاتصالات العـــرب ، مجلس وزراء الكهرباء العرب ، ومجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب _ الاقتباس من : منشورات جامعة الدول العربية ، " المجالس الوزارية العربية ".

(١١) **الاقتـــباس مـــن** : منـــشورات جامعـــة الدول العربية ،" المجلس الاقتصادي الاجتماعي " القاهرة : جامعة الدول العربية.

(*)**المـــنظمات المتخصـــصة العاملـــة فـــي إطار (المجلس الاقتصادي والاجتماعـــي)** : **الأكاديمـــية العـــربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـــري** (مـــصر) ، المـــنظمة العـــربية للتـــربية والثقافة والعلوم (تونس) ، منظمة العمل العربية (مصر) ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية (مصر) ، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي (الكـــويت) صندوق النقد العربي (الإمارات) ، المصرف العربي للتنمـــية الاقتصادية في أفريقيا (السودان) ، منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (الكويت) ، اتحاد إذاعات الدول العربية (تونس) ، المنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين (المغرب) ، المنظمة العـــربية للتنمـــية الزراعية (السودان) ، المؤسسة العربية لضمان الاســـتثمار (الكـــويت) ، المؤســـسة العـــربية للاتصالات الفضائية (الـــسعودية) ، الهيئة العربية للطيران المدني (المغرب) ، الهيئة

العـربية للطاقة الذرية (تونس) ، المركز العربي لدراسات المناطق الجافـة والأراضـي القاحلـة (سوريا) ، الهيئة العربية للاستثمار والإنمـاء الزراعي (السودان) _ ملاحظة _ هناك من المنظمات الدبلوماسية المتخصصة التي تضم في عضويتها أشخاص اعتبارية ، وأطراف غير حكومية وعلى سبيل المثال : (منظمة العمل العربية) التي تضم في عضويتها كافة الدول العربية باستثناء جمهورية القمر الاتحاديـة الإسلامية وتطبق المنظمة مبدأ التمثيل الثلاثي الذي يقوم علـى أسـاس اشتراك أصحاب الأعمال والعمال مع الحكومات في أنـشطة المنظمة . المصدر : منشورات الجامعة العربية ، المجلس الاقتصادي الاجتماعي.

(١٢) ورشة عمل حول النقل البحري العربي ، القاهرة : جريدة الأخبار ، بتاريخ ٢٠٠٥/٤/٢٤ .

(*)**الاتحـادات العـربية النوعـية المتخصصة العاملة في إطار (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية) : اتحاد الموانى البحرية العربية(مصر) الاتحـاد العربي للنقالين البحرين** (العراق) ، الاتحاد العربي للنقل البري (الأردن) ، الاتحاد العربي لسكك الحديد (سوريا) ، الاتحاد العربـي للـصناعات الهندسية (العراق) ، اتجاد منظمات وكالات الـسياحة العـربية (الأردن) ، الاتحـاد العربـي للفنادق والسياحة (لبـنان) اتحـاد المـستثمرين العرب (مصر) ، اتحاد المقاولين العـرب (مـصر) الاتحـاد العربي للمعارض والمؤتمرات الدولية (مـصر) ، الاتحـاد العربي للتكنولوجيا والمعلومات (مصـر) ، الاتحاد العربي لمنتدى الاقتصـاد والأعمـال (لبنان) ، اتحاد رجال الأعمـال العـرب (الأردن) ، الاتحـاد العربـي للحديـد والصلب (الجزائر) ، الاتحاد العربي للأسمدة (مصر) الاتحاد العربي لمنتجي

الأسماك(العراق) الاتحاد العربي للصناعات الغذائية (العراق) ، الاتحاد العربي للأسمنت ومواد البناء (سوريا) ، **الاتحاد العربي التعاوني** (مصر) الاتحاد العربي للتأمين (مصر) ، **الاتحاد العربي** للصناعات الورقية والطباعة والتغليف (العراق) ، **الاتحاد العربي** للصناعات الجلدية (سوريا) ، **الاتحاد العربي لمنتجي الأدوية** والمستلزمات الطبية (الأردن) الاتحاد العام للفلاحين والتعاونيين الزراعيين العرب (ليبيا) **الاتحاد العربي لصناعة الإطارات** والمنتجات المطاطية (مصر) **الاتحاد العربي لمنتجي ومصنعي** البلاستك بالوطن العربي (مصر) الاتحاد العربي للصناعات **الكيميائية والبتروكيميائية (العراق) اتحاد الموزعين العرب (مصر) ، الاتحاد العربي لعلوم الفضاء والفلك (الأردن) . المصدر : منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية .**

(١٣) **الاقتباس من :-** منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية **"التعريف بالاتحادات العربية النوعية المتخصصة "، القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية العربية .**

(١٤) **الاقتباس من :-** منشورات الأمم المتحدة **" الأمم المتحدة بإيجاز" :** إدارة شؤون الإعلام الأمم المتحدة ،٢٠٠٠ .

(*)الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة : وهي عبارة عن المنظمات المستقلة المرتبطة بالأمم المتحدة وفق اتفاقيات خاصة ، وهي تعمل مع الأمم المتحدة من خلال المجلس الاقتصادي الاجتماعي ، ويطلق عليها في الميثاق تعبير الوكالات المتخصصة وهي : **المنظمة البحرية الدولية** ، منظمة الطيران المدني الدولي ، منظمة العمل الدولية ، مجموعة البنك الدولي ، صندوق النقد الدولي ، المنظمة العالمية للملكية الفكرية ، الصندوق الدولي للتنمية الزراعية ، منظمة

الأمـــم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) ، الوكالة الدولية للطاقة الذريـــة ، المـــنظمة العالمية للأرصاد الجوية ، منظمة الأمم المتحدة للتـــربية والعلم والثقافة (اليونسكو) ، منظمة الأمم المتحدة للأغذية والـــزراعة (الفـــاو) ، مـــنظمة الـــصحة العالمية ، الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، الاتحاد البريدي العالمي .

المصدر : منشورات الأمم المتحدة " الأمم المتحدة بإيجاز" : إدارة شؤون الإعلام الأمم المتحدة ، ٢٠٠٠ .

(١٥) النشرة الصحفية ORG/1261، ٥ /١ / ١٩٩٨ : قسم تكنولوجيا المعلومات ، إدارة شؤون الإعلام ، الأمم المتحدة ، ٢٠٠١

(Basic Facts about the United Nations) (Economic and Social Council)

(١٦) **انظر الملاحق : الملحق (٣-١)** اللجان التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي بالأمم المتحدة .

(١٧) **شـــكل (٣-١) مـــن إعـــداد الباحث** : يوضح المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

(١٨) **انظر إلى شبكة الإنترنت** : المنظمة البحرية الدولية (IMO) (الأمم المتحدة)على العنوان التالي :

http://www.un.org/arabic/publications/ourlives/imo.hm

(*) الاتفاقـــية الدولـــية لـــسلامة الأرواح فـــي الـــبحار ١٩٧٤

International Convention for Safety Of Life At Sea 1974

تهـــدف هـــذه الاتفاقية إلى تأكيد سلامة الأرواح في البحار بإرساء مبادئ وقـــواعد مـــوحدة وإحلال اتفاقية ٧٤ لتحل محل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فـــي البحار لسنة ١٩٦٠ وتطبق الاتفاقية على السفن التي ترفع

أعلام الدول الأعضاء في الاتفاقية. وقد عدلت هذه الاتفاقية ست مرات بعد دخولها إلى حيز التنفيذ في عام ١٩٦٥ ، وحدثت التعديلات في ١٩٦٦، ١٩٦٧ ، ١٩٦٨ ، ١٩٦٩ ، ١٩٧١، ١٩٧٣، وفي عام ١٩٧٤ أجيزت اتفاقية جديدة تماما تتضمن كل هذه التعديلات (وتغييرات ثانوية أخرى) ثم عدلت تلك الاتفاقية ذاتها في ١٩٧٨ ١٩٩٩،١٩٩١،١٩٨٨،١٩٨٣،١٩٨١، ٢٠٠٢

(١٩) عماد إسلام ، الاتفاقيات الدولية الصادرة المنظمة البحرية الدولية ، الاسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : شئون الامتحانات " وحدة متابعة الاتفاقيات الدولية " ٢٠٠٠ ، ص ص ٤-٦

(٢٠) طلال الشواربي ، عادل السيد عطية ، قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها ، الاسكندرية : الشنهابي للطباعة والنشر ، ١٩٩٩، ص ٥٠

(٢١) محمد عبد المنعم ، قرارات لجنة السلامة البحرية ٢٤مايو٢٠٠٢ الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة ،العدد١٧:ديسمبر ٢٠٠٢ ص ص ٢-٦

(٢٢) انظر : **الفصل الأول من الرسالة** : بدايات التفكير البحثي عن الإجراءات الأمنية في النقل البحري .

(*) **الدكتور ربان / احمد عبد الحميد كسار** : محاضر أول بعماده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري واستشاري بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

(*) يوضح الدكتور احمد كسار : طبيعة نظام **VTS** Vessel Traffic System : هو نظام خدمات مرور السفن ويستخدم في الأماكن الضيقة ومداخل ومخارج القنوات الملاحية وهو نظام تنظيمي عبارة

عن أبراج من المراقبة يقوم باستخدام الرادار والاتصال عبر أجهزة الاتـصالات مـن اجـل تحديد مواقع السفن وتنظيم حركة المرور وتوجيه السفن في حارات المرور وأيضا من اجل تفادى التصادم ما بين السفن وتقديم خدمات الأمن في البحار عن طريق تامين السفينة وتحديـد مسارها واكتشاف أي حالات تداخل خصوصا في المناطق الخطيرة .

(*) طبـيعة **AIS** : وهـو مـرتبط بـسلامة الملاحـة Safety of Navigation ويعـرف بأنظمـة التعـريف الآلـي Automatic Identification Systems ، وهى أجهزة اتصال ذات تردد عالي حـدا VHF علـى غرار الأجهزة المستخدمة في الطائرات المدنية والحربية هذا الجهاز داخل السفينة يمكن لآي سفن أخرى أو محطات أرضية أو طائرات من التعرف على السفينة والحصول على بياناتها أوتوماتيكـياً وتركز الاهتمامات الأمنية على تواجد جهاز AIS في الـسفينة وان يكون هذا الجهاز في حالة تشغيل دائم سواء أثناء سير الـسفينة أو تواجدها على الرصيف باستثناء الحالات التي تؤثر على سلامة السفن أو طبيعة المعلومات الملاحية .

المـصدر : عـصام بدوي ، طلال الشواربي ، التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحري للشركات الملاحية والسفن والموانى (المرافأ) وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية بشأن أمن السفن والموانى (سولاس) الصادرة في ١٢/١٢/ ٢٠٠٢ ، الاسكندرية ، دار الشهابي للنشر ، ٢٠٠٤ ص٢٦ .

(*) تـردد **VHF** : يوضح الدكتور احمد كسار أن هذا التردد هو تردد عالـي جدا لان طول الموجه قصير ومداه قصير أيضا ويتراوح بين ٢٥-٣٠ ميل بحري (١٨٥٢ متر) .

(٢٣) انظر الملاحق : الملحق (٣-٢) وثيقة توضح نظام AIS وارتباطه بالقمر الاصطناعي والسفن والمحطات الأرضية .

(*) **ملاحظـة** : قد قامت مصر في شهر ديسمبر ٢٠٠٥ بتوجيهات من وزيـر النقل بإحالة ورقة ذات نظرة مستقبلية إلى المنظمة البحرية الدوليـةIMO عن كيفية مواجهة القرصنة البحرية عن طريق إنشاء **مركـز إقليمي بحري عربي أفريقي** يتم من خلاله تداول المعلومات عـن أي أنـشطة للقرصنة البحرية .**المصدر** : صلاح عبد العزيز مصر تقود حملة دولية ضد القرصنة البحرية ، لندن ، مكتب مؤسسة الأهرام ، عالم النقل ، العدد الرابع عشر :ديسمبر ٢٠٠٥ ،ص٥ .

(*) **يمكن للدراسة أن توضح المقصود بأمن المعلومات Information Security** : أمـن المعلـومات من زاوية أكاديمية هو العلم الذي يـبحث نظريات واستراتيجيات توفير الحماية للمعلومات من زاوية تقنـية مـن حـيث الوسائل والأدوات والإجراءات اللازمة لتحديد الـتهديدات والمخاطر التي تمارسها الاختراقات من زاوية قانونية ، وبالتالـي فـان أمـن المعلومات هو توفير الضمان للمعلومات من الأخطار وتعزيز تدابير الحماية السرية والسلامة لمحتوى المعلومات ، ومكافحـة أنـشطة الاعتداء عليها أو استغلال نظمها في ارتكاب الجرائم ، **وترتبط بأمن المعلومات مجموعة عناصر أساسية هي** :

١- **السرية أو الموثوقية** Confidentiality وتعنى المعلومات التي لا يمكن أن يطلع عليها أحد غير الفئة الموجه أليها فقط .

٢- **التكاملـية وسـلامة المحـتوى** Integrity الـتأكد من أن محتوى المعلـومات صحيح ولم يتم تعديله أو العبث به وبشكل خاص لن يتم تدمير المحتوى أو تغيره أو العبث .

٣- استمرارية توفير المعلومات أو الخدمة Availability وتعنى التأكد من استمرار عمل النظام المعلوماتي واستمرار القدرة على التفاعل مع المعلومات وتقديم الخدمة المعلوماتية.

٤- **عدم إنكار التصرف المرتبط بالمعلومات** Non-repudiation ويقصد به عدم قدرة الشخص على إنكار أي تصرف قام به متصل بالمعلومات أو مواقعها أو يحاول أن يتحرر من المسؤولية الواقعة علية بالنسبة لتسريب معلومات أو اختراقها بطرق غير شرعية .

أما العمليات المتصلة بأمن المعلومات هي :

تصنيف المعلومات Information classification وهى عملية أساسية لدى بناء أي نظام أو نشاط يتعلق بالمعلومات ، وتختلف التصنيفات حسب المنشأة دار البحث فمثلا قد تصنف المعلومات إلى معلومات متاحة ، وموثوقة ، وسرية ، وسرية للغاية أو قد تكون معلومات متاح الوصول إليها ، وأخرى محظور التوصل إليها .

٢-**التوثيق** Documentation وتتطلب عمليات المعلومات اتباع نظام توثيق من حيث وضع استراتيجية أمنية متكاملة للتعامل مع مخاطر الاختراقات وتحديد الجهة المسؤولة لتحديث هذه الاستراتيجية الأمنية.

٣- **المهام والواجبات الإدارية والشخصية** Administration and personnel Responsibilities أن مهام المتصلين بنظام أمن المعلومات تبدأ في الأساس من حيث اختيار الأفراد المؤهلين وتحديد عمق معارفهم النظرية والعلمية ومدى تأهيلهم العملي من خلال التدريب المتواصل الذي لا يتوقف على حدود معينة أو خبرة محددة وهناك وسائل الأمن الفنية لمنع الاختراق المعلوماتي والمرتبطة

ببيئة الكمبيوتر والإنترنت كما تتعدد أغراضها ونطاقات الاستخدام علـى غـرار الجـدران النارية ، وكلمات السر ، ونظام التحكم في الدخول للنظام المعلوماتي ، ونظام منع الاختراق ، وإضافة التشفير وأنظمة وبرمجيات مقاومة الفيروسات ، والتحرى على كل من حاول الدخول إلى النظام .

أما المصطلحات المرتبطة بمفهوم أمن المعلومات هي :

١ -**التهديد** Threats ويعنى الخطر المحتمل الذي يمكن أن يتعرض له نظـام المعلومات وقد يكون شخصا كالمتجسس أو المجرم المحترف أو ألهـا كـرز المختـرق أو شـيئا يهـدد الأجهزة أو البرامج أو المعطيات .

٢- **نقـاط الـضعف أو الثغرات** Vulnerabilities وتعنى عنصر أو نقطة أو موقع في النظام يحتمل أن ينفذ من خلاله المخترق.

٣- **المخاطر** Risks فإنها تستخدم بشكل مترادف مع تعبير التهديد.

٤- **تحلـيل المخاطـر** Risk analysis وهـي تـبدأ من خلال تحديد التـساؤلات المـرتبطة بالـتهديدات ثم نقاط الضعف واخيرا وسائل الوقاية المناسبة للتعامل مع التهديدات ووسائل منع نقاط الضعف .

٥- **الهجمـات** Attacks فهو مصطلح لوصف الاعتداءات بنتائجها أو بموضع الاستهداف وعلى سبيل المثال الهجمات الإرهابية أو هجمات البرمجيات والتي يطلق عليها الاختراقات التقنية .

٦- **الجرائم الإلكترونية**Cyber Crime : وهو الدال على مختلف جرائم الكمبيوتـر والإنتـرنت ويـرتبط بهـذا المـصطلح مجموعة من المـصطلحات مـثل : **إرهاب السيبر** Cyber Terrorism ويطلق علـية إرهاب العالم الإلكتروني ، ويرتبط أيضا بهم مصطلح **حرب**

المعلــومات Information warfare ويشير هذا المصطلح بوجود حرب حقيقية مرتبطة بالجانب المعلوماتي .

المــصدر : الندوة العلمية الخامسة حول دور التوثيق والمعلومات في بناء المجتمع العزبي– دمشق.

(٢٤) مقابلة الباحث : اشرف سليمان مع **الدكتور ربان** احمد عبد الحميد كسار بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩..

(*) إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا):

تتولـــى إسكوا تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية عن طريق التعاون والـــتكامل على الصعيدين الإقليمي ، ودون الإقليمي والقيام بدور الذراع **الإقليمي للأمم المتحدة من خلال الاضطلاع بالمهام التالية :**

توفير منتدى رئيسي في إطار منظومة الأمم المتحدة يتناول قضايا التنمية الاقتــصادية والاجتماعية في منطقة إسكوا ؛ وإجراء الدراسات التحليلية والأبحـــاث والمــسوحات فـــي مجالات اختصاص اللجنة ؛ دعم الدول الأعــضاء فـــي عملـــية وضـــع القواعد والمعايير التي تسهل العلاقات الاقتــصادية والـــتكامل داخـــل المنطقة ومع الاقتصاد العالمي ؛ وضع وتطوير قواعد البيانات الإحصائية والمعلومات التي تتصل بعمل إسكوا ، وذلــك مــن خـــلال جمع هذه البيانات والمعلومات وتصنيفها وتجهيزها وتوزيعها على الدول الأعضاء ؛ إعداد وتعزيز أنشطة ومشاريع المعونة الفنـــية بما يتماشى مع احتياجات المنطقة وأولوياتها والقيام بدور الوكالة المـــنفذة للمـــشاريع الميدانية؛ تنظيم المؤتمرات والاجتماعات الحكومية الدولـــية واجـــتماعات الخبـــراء، وإقامة ورش العمل التدريبية والندوات والحلقات الدراسية ، تنسيق أنشطة إسكوا مع أنشطة الإدارات والمكاتب الرئيـــسية فـــي مقـــر الأمم المتحدة، والوكالات المتخصصة والمنظمات

الدولية بما في ذلك جامعة الدول العربية ، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، ومنظمة المؤتمر الإسلامي، وذلك بهدف تجنب الازدواجية وضمان تكامل المعلومات وتبادلها، وقد تأسست اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (**الإكوا**) بموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ١٨١٨ (د-٥٥) المؤرخ في ٩ أغسطس ١٩٧٣، لتحل محل مكتب الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي في بيروت.

وفي عام ١٩٨٥، أُطلق عليها اسم جديد هو اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (**إسكوا**) ،عملاً بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ١٩٨٥/٦٩ المؤرخ ٢٦ يوليو ١٩٨٥، وذلك للاعتراف على نحو أتمّ بالجانب الاجتماعي لأنشطتها. وغالبية الأنشطة التي تقوم بها اللجنة في برنامج عملها العادي هي أنشطة ذات بُعد إقليمي.

لكنها تقوم أيضا بعدد محدود من الأنشطة التي تخص بعض الأقطار بعينها، وإن كانت لها آثار على المستوى الإقليمي. إسكوا جزء من الأمانة العامة للأمم المتحدة وواحدة من اللجان الإقليمية الخمس التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، الذي هو الجهاز الأساسي المسؤول عن تنسيق الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية في منظومة الأمم المتحدة. واللجان الإقليمية الأخرى هي:

اللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وتؤدي إسكوا أعمالها على مستوى منطقة غربي آسيا .

المصدر: انظر إلى شبكة الإنترنت : إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا) على العنوان الآتي:

http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html

(*)**النقل الدولي المتعدد الوسائط** : يقصد به ما هو معرف في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على أنه ["نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط، من مكانٍ في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهدته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر .

المصدر : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ .

(*)**الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية** : يقصد بها السفن التابعة لشركات القطاع العام أو القطاع الخاص الوطنية منها والمشتركة مع دول، أو شركات أو أفراد تابعين لدول أخرى، وترفع علم إحدى الأطراف في المذكرة. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*)**الموانئ والمرافئ البحرية** : يقصد بها جميع الموانئ والمرافئ التجارية البحرية في المنطقة بغض النظر عن طاقاتها وسعتها والأغراض التجارية التي تختص بها. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*)**النقل الساحلي** : يقصد به النقل البحري ما بين موانئ ومرافئ المنطقة، مع مراعاة نظم وتشريعات كل من الأطراف فيما يتعلق بالملاحة الساحلية. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*) **تصنيف السفن** : يقصد به الإشراف على المستوى الفني ومستوى الجودة من خلال اتباع المبادئ والقواعد العالمية في بناء وتعديل تصاميم السفن، وصيانتها وإصدار الشهادات والتقارير الخاصة بذلك.
المصدر : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(٢٥) **مذكــرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربـــي ٢٠٠٥** : (إســكوا) : لجــنة الأمــم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا . على العنوان الآتي:

http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html

(*)**التعريف بهيئات الموانئ المصرية : هيئة ميناء الإسكندرية** : أنشئت بمقتــضى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ وحدد قرار رئيس الجمهورية رقــم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ اختصاصاتها ومسئوليتها. كما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٩٤ لسنة ١٩٨٦ بإنشاء ميناء الدخيلة وتقوم بإدارته هيئة ميناء الإسكندرية.

- **هيــئة ميــناء بورسعيد** : صدر القانون رقم ٨٨ لسنة ١٩٨٠ بإنشاء الهيــئة العامة لميناء بورسعيد ، وقرار رئيس الجمهورية رقم ٥٦٥ لسنة ١٩٨٠ بتنظيم وتحديد اختصاصاتها ومسئولياتها ، ويتبعها ميناء بورسعيد – العريش – شرق بور سعيد الجديد.
- **هيئة موانئ البحر الأحمر** : صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٢١٧ لــسنة ١٩٨٧ بإنــشاء الهيــئة العامة لموانى البحر الأحمر وتحديد اختصاصاتها ، ويتبعها السويس – الأدبية – سفاجا – نويبع – شرم الشيخ – الغردقة – شمال السخنة.

هيــئة ميــناء دمــياط : صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣١٧ لسنة ١٩٨٥ بإنشاء هيئة ميناء دمياط وتحديد اختصاصاتها، ويتبعها ميناء دمياط.

المــصدر : منــشورات قطــاع الــنقل البحري المصري ، وزارة النقل (منظومة النقل البحري المصري).

(*) **غرفة الملاحة المركزية:** صدر القرار الوزاري رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٩ بتاريخ ١٩٩٩/٣/١٨ بشأن تولى قطاع النقل البحري الإشراف على غرف الملاحة في الموانئ المصرية وهى: **غرفة ملاحة الإسكندرية ، غرفة ملاحة بورسعيد ، غرفة ملاحة البحر الأحمر غرفة ملاحة دمياط.** وصدر القرار الوزاري رقم ٨٥ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته بتشكيل مجالس إدارات غرف الملاحة المصرية الأربعة سالفة الذكر والذي يتكون من ٧ أعضاء منتخبون ، عضوان معينان وعضوان من ذوى الخبرة لكل غرفة.

(*)**الهيئة المصرية لسلامة الملاحة** : تعد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (**مصلحة الموانئ والمنائر "سابقاً"**) من أقدم المصالح الحكومية في الدولة إذ يرجع تاريخ إنشائها إلي عام ١٨٣٠ حيث أنشئ مجلس للإشراف علي ميناء الإسكندرية تم إعداده لاستقبال السفن الكبيرة.

وفي عام ١٨٧٠ أنشئت بوزارة الداخلية إدارة خاصة لهذا الغرض. في عام ١٨٨٠ نقلت تبعيتها إلي وزارة الأشغال. في عام ١٨٨٤ أنشئت بوزارة المالية مصلحة سميت "مصلحة الليمانات والفنارات" وكانت تشرف علي الميناء الداخلي للإسكندرية. في عام ١٩٠٥ ضم الميناء الخارجي للإسكندرية إلي الميناء الداخلي وأصبحت السلطة تخصص بالإشراف علي المواني:

"الإسكندرية – السويس – بور سعيد – رشيد – دمياط"، وكذلك تشرف علي منائر البحرين المتوسط والأحمر. في عام ١٩٠٦ أنشئت بالمصلحة إدارة للشئون الهندسية. في عام ١٩١٩ أنشئت وزارة المواصلات وتبعت لها المصلحة باسم "**مصلحة الموانئ والمنائر** " في عام ١٩٥٤ نقلت تبعية المصلحة إلي وزارة الحربية ثم وزارة الإنتاج الحربي ثم عادت إلي

وزارة الحـــربية. في ١٩٦٧/١١/١٥ صدر قرار جمهوري رقم ٢٠٦٢ لـــسنة ١٩٦٧ بنقل تبعية مصلحة الموانئ والمنائر إلي وزارة النقل. في ١٩٧١/٩/٢٣ صدر قرار جمهوري رقم ٢٤٢٠ لسنة ١٩٧١ بشأن تنظيم الجهاز الحكومي بالدولة متضمناً نقل تبعية مصلحة الموانئ والمنائر إلي وزارة النقل البحري.

(*) **الأســتاذ الدكتور جمال الدين احمد مختار** : رئيس الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(*) **مــنظومة النقل البحري المصري وعلاقتها مع الأطراف الخارجية:**

١- **المنظمات الدولية** : المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO . ٢- **المنظمات الإقليمية** : اتحاد إدارات مواني شـــمال أفـــريقيا ، اتحاد المواني البحرية العربية ، مذكرة تفاهم دول شرق وجنوب البحر المتوسط ورقابة دولة الميناء (PSC) ، المركز الإقليمـــي لمكافحة تلوث البحر المتوسط ، المركز الإقليمي لمكافحة التلوث في البحر الأحمر .

المصدر : منشورات قطاع النقل البحري .

(٢٦) منشورات قطاع النقل البحري المصري ، وزارة النقل .

(٢٧) **شكل (٣-٢) من إعداد الباحث : يوضح ممارسة الوساطة البحرية في المجال الدولي والمجال الوطني .**

الفصـــل الرابـــع
التحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق وعلاقتهما بالأمن الاقتصادي البحري

تمهيد :

وبعد أن تناول الفصل الثالث الوساطة باعتبارها الركن الأول للهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام ، فسوف تستكمل الدراسة من خلال هذا الفصل الأركان الأربعة الأساسية لتلك الهيكلية المقترحة وهم : التحكيم ، والوسيط والتوفيق والتحقيق وعلاقتهم بمجال الأمن الاقتصادي البحري ، وبالإضافة إلى ذلك تناول الركن المساعد التي اقترحته الدراسة لتلك الهيكلية ، وهو التسوية القضائية ، وسوف تسعى الدراسة لتناول هذا الفصل من خلال العناصر الآتية :

٤-١ (الركن الثاني) التحكيم .

٤-٢ (الركن الثالث) الوسيط .

٤-٣ (الركن الرابع) التوفيق .

٤-٤ (الركن الخامس) التحقيق.

٤-٥ (الركن المساعد) التسوية القضائية.

٤-٦ خاتمة الفصل الرابع.

٤.١ (الركن الثاني) التحكيم:

أن التحكيم هو عبارة عن **تجمع إرادي** يخضع لمفهوم متداول مرتبط بمفهوم **سلطان الإرادة**(*). لان التحكيم هو وسيله مثالية لا يخضع للقسر ، وإنما بالرضاء الكامل بين الأطراف من خلال الإرادة الذاتية ولهذا السبب فان مصالح الأفراد أو المؤسسات أو في مجال التجارة الدولية بمختلف أنواعها تفضل في الوقت الراهن المثول أمام التحكيم من اجل تحقيق مصالحهم وبإرادة ذاتية .

أ- التعريف بالتحكيم

قـد أشارت الموسوعات والدراسات المتخصصة في مجال التحكيم أن كلمـة **تحكـيم** Arbitrage تـرجع فـي اللغة الفرنسية إلى الفعل **حكم** Arbitrer ، وهي من الأصل اللاتيني من كلمة Arbitrare وتعني **الحكم** ، والتحكـيم أيضا في اللغة الفرنسية يعني تسوية خلاف أو حُكم تحكيمي صـادر مـن شخص أو اكثر باتفاق مشترك يقرره الأطراف المتنازعين ويخـضعوا لـه ويقبلوه ؛ وقد تعددت التعريفات التي تناولت التحكيم فقد عرفه الدكتور " **محسن شفيق** " "أن التحكيم هو نظام مختلط يبدأ باتفاق ثم يصير إجراء "[1] (**شفيق ١٩٩٧**) .

أمـا الدكـتور " **محمـد أبو العنينين** " فيشير "أن التحكيم هو اتفاق بين طـرفين أو اكثر على إخراج نزاع أو عدد من النزاعات من اختصاص القـضاء العادي ، وان يعهد به إلى هيئة تتكون من محكم أو اكثر للفصل فيه بقضاء ملزم[2] "(**أبو العينين١٩٩٩**).

ويعـرفه الدكتور " **على صادق أبو هيف** " "بأنة النظر في نزاع بمعرفة شـخص أو هيئة يلجأ أليه أو أليها المتنازعون مع التزامهم بتنفيذ القرار الذي يصدر في النزاع[3] (**أبو هيف ، بدون سنة نشر**) .

أمـا الدكـتور "**وجدي راغب** " فيرى "أن التحكيم هو الطريق للفصل في نزاع معين بواسطة الغير بدلاً عن الطريق إلى القضاء العام[4] " (**فهمي ، بدون سنة نشر**) .

أمـا التعـريفات المؤسـسية للتحكم فقد عرفت " **المحكمة الإدارية العليا المـصرية**" التحكيم "بأنة اتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشـخاص معينـين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة[5] "(**الدستورية العليا ،١٩٩٤**) .

ب- مميزات التحكيم:

يعتبر التحكيم نظاما لحل المنازعات المدنية والتجارية بين الأفراد خلال مدة معينة تجدد مقدما وقانون يرتضون تطبيقه حتى يصدر حكماً أو صلحاً يلزم به المتنازعين ، وقد تكون منازعات مالية أو مدنية أو تجارية أو عقارية أو منازعات حول تنفيذ أحد العقود .

وقد تكون بين أفراد عاديين أو بين فرد وشركة أو مؤسسة أو بين طرف من هذه الأطراف وبين الدولة أو أحد أشخاص القانون العام أو الخاص وشرط أساسي لإجراء التحكيم وجود **شرط التحكيم** الذي يوجد كبند من بنود عقد معين .

أو مشارطة التحكيم وهى عبارة عن اتفاق تحكيم لاحق على وقوع المنازعة ؛ وقد يتضمن الاتفاق إجراءات التحكيم واختيار المحكمين وقد يصدر باختيار هيئة تحكيم مستقلة أو مركز تحكيم ، ويولونه اختيار الإجراءات المناسبة و القانون الواجب التطبيق طبقاً للقواعد التي ارتضاها الطرفين .

أما عن مميزات التحكيم فعلى _ سبيل المثال _ البعد عن إجراءات التقاضي المطولة التي قد تصل إلى سنوات عدة لأن التحكيم مشروط بمدة معينة يجب أن ينتهي خلالها ، وهى مدة ستة اشهر يجوز مدها ستة اشهر أخرى فقط ؛ ويجوز للأطراف الاتفاق على مدة أطول .

أما النزاع أمام المحكمة قد يطول لسنوات ويزيد من الأعباء المالية والاقتصادية على أطراف النزاع .

ومن **مميزات التحكيم** أيضاً أنه يخضع في جميع أجزائه إلى اتفاق الأطراف بدأ من تحرير مشارطة التحكيم وتحديد الإجراءات والقانون الواجب التطبيق حتى اختيار المحكمين ، ومدة التحكيم ، وليس للقانون

تدخل في التحكيم ، إلا إذا كان يكمل إرادة الأطراف في حالة عدم الاتفاق علـــى أمر معين . كذلك من مميزات التحكيم أن القضاء يمكن أن يمتنع عن نظر الدعوى إذا وجد **مشارطة تحكيم**[٦] **(انظر : الملحق رقم ٤-١).**

هــذا بالإضـــافة إلى المميزات الكثيرة العملية مثل : تشجيع الاستثمارات الأجنبية ، وكذلك محاولة تجنب ضياع الوقت أمام القضاء في نظر كثير من القضايا التي يمكن أن تنتهي بالتحكيم مما يساعد ذلك على حل مشكلة بــطء إجــراءات التقاضي . بالإضافة إلى توفير الوقت و الجهد و المال المستغرق في حل النزاع عن طريق التقاضي هذا بالإضافة إلى أن حكم التحكــيم لا يجــوز الطعن عليه بطريق الاستئناف أو النقض كالدعاوى القــضائية العاديـــة ومع ذلك لحكم التحكيم طريق واحد هو الطعن عليه بدعوى البطلان ، وهذا يحدث إذا شاب حكم التحكيم أي سبب من أسباب البطلان.

ويمكن للدراسة أن تتناول **سبعة مميزات** للتحكيم هما :

_**الأولى** _ خدمة مصالح الدولة في عدم تكدس القضايا .

- **الثانية**- مسايرة الأنظمة الدولية الحديثة.

_ **الثالثة** _ قلة التكاليف والنفقات.

_ **الرابعة**_ سرعة الفصل في المنازعات .

_ **الخامسة** _ التراضي والقبول .

_ **السادسة** _ سرية المنازعات.

_ **الـــسابعة**_ حرية اختيار المحكمين[٧]**(المكتب العربي ، بدون سنة نشر) .**

أمـــا **التحكـــيم الدولي** " فهو وسيلة من وسائل التسوية السلمية للمنازعات التـــي تنشأ بين الدول ، وقد أقرت المادة (٣٧) من اتفاقية التسوية السلمية

للمـــنازعات الدولـــية ، والتـــي توصل أليها مؤتمر السلام الدولي الثاني بلاهاي عام ١٩٠٧ تعريفاً بان **التحكيم الدولي** "هو تسوية للمنازعات بين الدول بواسطة قضاة من اختيارها ، وعلى أساس من احترام القانون وان اللجــوء إلـــى التحكيم ينطوي على تعهد بالخضوع للحكم بحسن نية[٨] " **(القاضي ٢٠٠٢)**

ومـــن خـــلال ذلك فان **التحكيم الدولي** يعتبر وسيلة لحل المنازعات بين الــدول و يخـــتلف عـــن غيره من الوسائل الدبلوماسية الأخرى لان هذه الوسائل تقتصر على التوصية Recommendation ، وإبداء الرأي أو إثـــبات واقعة دون أن تكون ملزمة للأطراف الذين يكون لهم الحرية في إصـــدار القـــرار النهائـــي . أما التحكيم فيترتب علية صدور حكم نهائي وملـــزم للأطـــراف ؛ ولهذا السبب فالتحكيم الدولي ينطوي على عناصر تميـــزه عـــن غيرة من الوسائل الدبلوماسية لفض المنازعات فهو تسوية للنـــزاع بواســـطة قـــضاه يتم اختيارهم بواسطة أطراف النزاع ومحض إرادتهم كما إنها تسوية تقوم على أساس احترام القانون فضلاً عن الحكم الصادر فيه فأنة يتمتع بالقوة الإلزامية فهو يصدر كحكم ملزم للأطراف[٩] **(القاضي ٢٠٠٢)** .

ج. المحكم شخصية تفاوضية:

والمحكـــم Arbitrator يعتبـــر شخـــصية تفاوضـــية تهدف إلى تسوية المـــنازعات بالطرق السلمية ، وبالتالي فقد أشار الفقهاء أن المحكم يشغل منصب قاضي ، ولكنه قاضي خاص قد سماه الخصوم بأنفسهم وقراره ذو طابع قضائي فالمحكم من خلال هذا الرأي يعتبر قاضي بكل معنى الكلمة لما لحكمة خصائص الأحكام القضائية[١٠] **(قسمت ٢٠٠٢)**

فـــالمحكم يتمـــتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم ، وهذه السلطة مـــصدرها المباشر اتفاق التحكيم ، ومصدرها الغير مباشر القانون الذي

يضع التحكيم في إطار من المشروعية . وإذا كان حكم التحكيم الجبري لا ينفذ فور صدوره لأنه يفتقر إلى سلطة الأمر ولكنه قابل للتنفيذ . لان التنفيذ الجبري لحكم المحكم لا يتم إلا إذا خضع للرقابة من قبل سلطة القضاء ، وذلك لا يتم إلا بعد ممارسة رقابة معينة على الحكم الصادر منه ، واستيفاء شروط وإجراءات معينة لذا يعتبر حكم المحكم بمجرد صدوره ورقة رسمية[١١](**قسمت ٢٠٠٢**) .

أما بالنسبة لجنسية المحكم فقد وضحت بعض النظم القانونية بأنة يشترط أن يكون المحكم وطنياً على اعتبار أن التحكيم نوع من القضاء وينبغي ألا يتولاه الأجانب كما هو الحال في قوانين **كولومبيا والإكوادور** ، **وقانون التحكيم السعودي** الصادر في ٢٧مارس١٩٨٥ .

أما الاتجاه الغالب في القانون المقارن لا يفرق بين الوطني والأجنبي في تولي مهمة التحكيم نظراً لان اختيار المحكم يعتمد على اعتبارات شخصية متروك للخصوم. وقد نصت بعض الاتفاقيات الدولية على إمكانية قيام الأجنبي بمهمة المحكم ، **وعلى سبيل المثال : الاتفاقية الأوروبية** لعام ١٩٦١ حيث تنص **المادة الثالثة** من الاتفاقية " أنه في التحكيم الخاضع لهذه الاتفاقية يمكن للأجانب أن يعينوا كمحكمين "أما **المادة الثامنة** والثلاثين **من اتفاقية واشنطن لعام١٩٦٥** الخاصة بحل المنازعات المتعلقة **بالاستثمارات** ، والتي تقرر انه عندما يقوم مركز تسوية المنازعات الخاصة بالاستثمارات بتعيين المحكم أو المحكمين يجب أن لا يكونوا من مواطني دولة أحد أطراف النزاع [١٢])(**قسمت ٢٠٠٢**).

أما بالنسبة لخبرة المحكم فقد تعددت أراء الفقهاء بالنسبة لخبرة المحكم فهناك أراء للمشرعين أشارت عدم اشتراط أن يكون المحكم حاملا ليسانس الحقوق أو له خبرة معينة في موضوع النزاع ولو كانت المسألة

المطـــروحة علية قانونية بل يجوز أن يكون المحكم جاهلا لغة الخصوم فيحكم من واقع الأوراق المقدمة إلية وبالطبع يتعين أن تكون مترجمة في مثل هذا الفرض [١٣] (**قسمت ٢٠٠٢**).

وبعض قوانين التحكيم تشترط صراحة الخبرة في المحكم ، وتعتبر هذه الخبـــرة كـــشرط أساســـي ، ومثال ذلك **نظام التحكيم السعودي الصادر بالمرســـوم الملكـــي رقم م/٤٦بتاريخ ١٤٠٣/٧/١٢** حيث تنص **المادة الرابعة** من هذا المرسوم " على انه يشترط في المحكم أن يكون من ذوي الخبـــرة " ، وتـــشترط بعض القوانين في المحكم خبرة معينة صراحة ، ومثال ذلك **القانون الأسباني رقم ٣٦لسنة ١٩٨٨ الخاص بالتحكيم** حيث يـــشترط أن يكون المحكم من المحامين في حالة حسم النزاع طبقاً لأحكام القانون الأسباني الخاص بالتحكيم كما أن **القانون في فنزويلا** فينص على ضرورة اختيار المحكمين من بين التجار في الأمور المتعلقة بالمعاملات التجارية[١٤]

(قسمت ٢٠٠٢)

د- التحكيم البحري المؤسسي والحر:

يرتبط التحكيم في المنازعات البحرية **بنوعين أساسَيين** هما :

_ **الـــنوع الأول _ التحكـــيم البحـــري المؤسسي** : وهو ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتفق الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤســـسات التحكـــيم البحـــري الدائمـــة ذات الهيكل الإداري حيث تدخل المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيما وإدارة وإشرافاً .

أمـــا _ **الـــنوع الثاني _ التحكيم البحري الحر** وهو الذي يتم بعيداً عن مؤســـسات التحكيم البحري الدائمة حيث يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم علـــى إدارة وتنظـــيم التحكيم بأنفسهم فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان

التحكيم والقانون المطبق على الموضوع وعلى القيام بأنفسهم بتذليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكيم [١٥]

(**الفقي ١٩٩٧**) .

ويمكـن تـناول نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي ، التحكيم البحري الحر وذلك على النحو التالي:

أولا_ نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي:

تتـناول الدراسـة ثـلاث نمـاذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي وهى : غرفة التحكيم البحري بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري واللويدز للتحكيم البحري ، وذلك على النحو التالي :

١ـغـرفة التحكيم البحري بباريس(Chambre Arbitrale Maritime de Paris(CAMP :

تأسـست غــرفة التحكيم البحري بباريـس عام ١٩٢٩ بواسـطة اللجنة المركـزية الفرنـسـية لمجهـزي السـفن تم تنظيمها في ٨ نوفمبر ١٩٦٦ . وهــى غــرفة تحكيم متخصصة في المجال البحري تضم بين عضويتها كافة التخصصات البحرية من **ملاك السفن والوكلاء البحريين ، ومقاولـي الـشحن والتفـريغ ، والسماسرة البحريين وشركات بناء الـسفن والمؤمنين البحريين** ، وأي تجمع يهتم مباشرة أو بطريق غير مباشر بالنقل البحري . وتدار الغرفة بواسطة مجلس إدارة مكون من ١٦ عضواً على الأقل يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الاقتـراع الـسري وبأغلبـية الأصوات ويجدد نصفهم كل عام ، وتوجد للغرفة سكرتارية تتلقى طلبات التحكيم وتجرى الاتصالات بين الأطراف ، وبيـنهم وبـين المحكمـين وترسل الإعلانات والمذكرات والمستندات وتكون حلقة وصل بين الأطراف والمحكمين[١٦](**الفقي ١٩٩٧**).

٢ـ المنظمة الدولية للتحكيم البحري Organisation International d`Arbitrage Maritime(OIAM)

قامت غرفة التجارة الدولية(*) Chambre de Commerce internationale واللجنة البحرية الدولية سوياً بوضع لائحة تحكيم بحري بواسطة خبراء ، وتم وضع هذه اللائحة خلال اجتماع اللجنة البحرية الدولية في مارس ١٩٧٨ ويقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق منظمة تحكيم جديدة تعرف بالمنظمة الدولية للتحكيم البحري ، وهى منظمة دولية وليست فرنسية ، ولكن فرنسا هي مقر اللجنة الدائمة ومقر سكرتارية المنظمة ، وتتكون اللجنة الدائمة من ١٢ عضوا تعين غرفة التجارة الدولية نصفهم ، وتعين اللجنة البحرية الدولية النصف الثاني ، وذلك لمدة ثلاث سنوات ، وتتدخل المنظمة في سير العملية التحكيمية من عدة جوانب منها المساعدة في تعيين المحكم أو في تشكيل هيئة التحكيم [١٧] (**الفقي ١٩٩٧**) .

١- **اللويدز للتحكيم البحري**(*) Lioyd`s d` Arbitrage Maritime

تعد غرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن من اقدم مؤسسات التحكيم البحري المتخصصة في منازعات الحوادث البحرية و المساعدة والإنقاذ ، وتدار عن طريق مجلس إدارة وسكرتارية وبها قائمة من المحكمين المتخصصين ونماذج شهيرة مثل نموذج اللويدز للمساعدة البحرية والإنقاذ ونموذج لتسوية قضايا التصادم البحري ونموذج اللويدز لتسوية الخسائر البحرية وتقوم السكرتارية الخاصة باللويدز بتنظيم العملية التحكيمية والقيام بإجراء الاتصالات اللازمة بين الأطرف أو مستشاريهم والمحكمين وتقدير رسوم ونفقات التحكيم[١٨] (**الفقي ١٩٩٧**) .

ثانيا _ نماذج من مراكز التحكيم البحري الحر:

سوف تتناول الدراسة نموذجين من مراكز التحكيم البحري الحر : اتحاد المحكمين البحريين بلندن ، واتحاد المحكمين البحريين بنيويورك وذلك على النحو التالي :

١- اتحاد المحكمين البحريين بلندن London Maritime Arbitrators Association

تأسس اتحاد المحكمين البحريين بلندن عام ١٩٦٠ ، واعتبر كغرفة تحكيم للمحكمين البحريين لمؤسسة البلطيق للتجارة والتبادل ، وتضم تقريبا خمسين من الأعضاء المؤسسين بالإضافة إلى حوالي مائتين من الأعضاء الآخرين كالمحامين والمستشارين القانونيين ومجهزي السفن وغيرهم ، ولهذه المؤسسة للائحة تعرف بقواعد اتحاد المحكمين البحريين بلندن ١٩٨٧ والمعدله عام ١٩٩١ ولائحة للمنازعات الصغيرة ١٩٩١ ، التي لا تزيد قيمة النزاع فيها عن حد معين تبسيطاً للإجراءات وتقليلا للنفقات في تحكيم المنازعات البسيطة ، ولا يقوم الاتحاد بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية ولكنه يقوم بخدمة المجتمع البحري بصفة عامة عن طريق وضع قائمة بالمحكمين البحريين الأكفاء والمتخصصين ليتم الاختيار الحر.

وبالتالي فان وظيفة الاتحاد تنحصر في تجهيز قائمة من المحكمين والتي توفر لهم النصائح والخدمات[١٩](**الفقي ١٩٩٧**) .

٢-اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك New York Maritime Arbitrators Association

تأسس اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك عام ١٩٦٣ بواسطة مجموعة تتكون من تسعة أفراد لهم خبرة بالتحكيم ، وهم من السماسرة المرخصين ووكلاء السفن التجارية وقد شعروا بضرورة تكوين اتحاد فيما بينهم

يقومــوا مــن خلاله بممارسة عمليات التحكيم البحري في نيويورك ، ثم ازداد حجــم الأعــضاء في الاتحاد حتى بلغ ١٢٠ عضوا ثم قام الاتحاد بوضــع لائحة تحكيم وقواعد تمثل مبادئ سلوكيات المحكم ولائحة تحكيم للمنازعات الصغيرة ، والاتحاد لا يحتفظ لنفسه بأي دور في تنظيم وإدارة العملــية التحكيمية لان لائحة الاتحاد موضوعه لمن أراد أن يسترشد بها مــن الأطراف أو المحكمين لان اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك هو تحكيم بحري حر[٢٠] **(الفقي ١٩٩٧).**

هـ - المعاهدات والاتفاقيات والأعراف في التحكيم البحري:

تتعدد القوانين الوطنية في مختلف الدول المرتبطة بالتحكيم البحري ولكن هــناك قوانــين واتفاقيات ومعاهدات دولية ترتبط بالتحكيم البحري على الــنطاق العالمي ، والتي يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها باعتبارها ضرورة أساسية في التحكيم البحري ، وعلى سبيل المثال وليس الحصر:

معاهــدة بروكــسل الــصادرة في ٢٣سبتمبر ١٩١٠ الخاصة بتوحيد القــواعد المــتعلقة بالمــساعدة البحرية والإنقاذ وترتبط هذه المعاهدة بالمــنازعات المتعلقة بمساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطيرة ، وقد أتت هذه المعاهدة بنتيجة مفيدة لأنها تعطى الطرف الذي قام بالمــساعدة الحــق في مكافأة وتحدد مقدار هذه المكافأة إلى غير ذلك من المــنازعات الناتجة عن عملية الإنقاذ البحري ؛ وترتبط **اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨** بالمنازعات المرتبطة بالنقل البحري الدولي بسند الشحن أو في حالات مشارطات الإيجار البحرية التي أدمجت فــي ســند الشحن الصادر لعمليات النقل البحري الدولي ، وتوجد أيضا **اتفاقــية بروكــسل الصادرة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧** والمتعلقة بمسئولية ملاك ومجهزي السفن لتحديد الخطأ الصادر عنهم وتقدير التعويض .

وقـــد جاءت **معاهدة هامبورج ١٩٧٨** لتحل محل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبـــروتوكولها المعدل ١٩٦٨ . فمعاهدة هامبورج ١٩٧٨ تعتبر معاهده دولـــية بشأن النقل البحري الدولي بسند شحن ، وبالتالي فهي تطبق على عملـــيات الـــنقل البحـــري بـــسند شـــحن أو علـــى غيرها من العمليات البحرية [٢١](الفقي ١٩٩٧) .

ويـــوجد أيـــضا التحكيم البحري بموجب **لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال١٩٧٦)** .

وهذه اللائحة نموذجية اختيارية وشاملة ، واختيارية لأنها في متناول أي مـــن الأطراف أو المحكمين للسير على قواعدها ، ولكن يجب لكي تطبق هـــذه اللائحـــة على التحكيم أن يتفق الأطراف على تطبيقها وهى شاملة لأنها تحتوى على كافة النصوص القادرة على تسيير العملية التحكيمية كما أن للأطراف ومن منطلق مبدأ الحرية يمكنهم استبعاد بعض نصوصها أو استبدالها ببعض النصوص الأخرى أو الإضافة عليها وهكذا فان التحكيم بموجب لائحة اليونسترال ١٩٧٦ هو تحكيم حر حيث لم تنشئ لجنة الأمم المـــتحدة للقانـــون الـــتجاري الدولي مؤسسة تحكيمية بل وضعت لائحة اختـــيارية ، مـــتواجدة بالسكرتارية العامة لمحكمة التحكيم الدائمة بلاهاى لأســـباب محـــددة تتمـــثل في تعيين سلطة المحكم أو المحكمين عند عدم الاتفـــاق علـــى التعيين بين الأطراف مباشرة أو لتقدير نفقات التحكيم أو الفـــصل في مسألة رد المحكم وبالإضافة إلى ذلك يمكن تطبيق عادات بحـــرية معينة في مجال يتميز بالخصوصية والمهنية والاستقلال وبمرور الـــوقت اشـــتهرت هذه العادات وكونت **أعرافاً بحرية يلجأ إلى تطبيقها المحكـــم البحـــري بوصـــفها أعـــراف فـــي الممارسات البحرية المهنية** المتخصصة حتى ولو تعارضت مع نص قانوني وطني.

لأنـــه على عكس القاضي الوطني ويعمل دون قانون اختصاص وطني محاولا صياغة قانون اختصاص به ، وقد يطبق التحكيم البحري الأعراف البحرية على موضوعات المنازعات البحرية في **قضايا عديدة مثل :**

التسامح فـي الـنقص الطفيف في الشحنة حينما تكون غير معبئة مثل شـحنات الحبوب الغذائية وغير الغذائية (مثل الفوسفات) والفحم وغير ذلك وما ينتج عن بعثرة الشحنة وأيضا ما يمكن أن يتبقى في قاع السفينة ، وغيـر ذلـك من العادات التي تحولت إلى أعراف نتيجة أحكام تحكيم بحـري سـابقة ويقـصد بها المبادئ التي أرستها أحكام التحكيم البحري الـسابقة والتـي أصبحت مرجع في الأحكام التحكيمية اللاحقة[٢٢] **(الفقي ١٩٩٧) .**

و- أسباب حاجة الأمن الاقتصادي البحري إلى التحكيم:

كمـا وضـحت الدراسـة من قبل[*] أن الاتجاه المثالي المرتبط بالأمن الاقتـصادي البحـري يرتبط بأحد أبعاده بتسوية المنازعات والخلافات بالطـرق والآليات السلمية من اجل الوصول إلى اتفاق بمختلف أشكاله . وتـرجع أسـباب حاجـة الأمن الاقتصادي البحري إلى التحكيم للعوامل التالية :

١-الـسرية في المعاملات التجارية البحرية ، إذ تقتضى الظروف أحيانا المغايـرة فـي شروط التعاقد في منطقة أو دولة ما عن المناطق أو الـدول الأخـرى لظروف واعتبارات مختلفة ، ويتيح التحكيم ميزة الـسرية حفاظـاً علـى كفالة حرية الأطراف في التعامل التجاري . وتحدث سرية جلسات التحكيم وعدم نشر الأحكام إلا باتفاق الطرفين.

٢-يقتضى الفصل في المنازعات البحرية خبرة خاصة ومعلومات متميزة متجددة لا تتوافر للقاضى المحترف العادي بشأن المعاملات التجارية البحرية وأعراف هذا النوع من التجارة لسرعة تطورها .

٣- رغبة المتعاملين في مجال التجارة البحرية التحرر من القيود التي توجبها النظم القانونية المختلفة ويقابل ذلك عدم اتساق القواعد القانونية الداخلية مع مقتضيات التجارة الدولية البحرية ، إذ يتيح لهم اتفاق التحكيم اختيار قانون الإجراءات واللغة التي تتم بها الإجراءات ومكان التحكيم وقضاه الموضوع والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع .

٤-٢ (الركن الثالث) الوسيط:

لقد قصدت الدراسة أن تتناول الوسيط كركن من أركان التفاوض العام لكي تسعى إلى إزالة الغموض الذي يحيط بتداخل المصطلحات التفاوضية ، وعلى وجه الخصوص بين مصطلح الوساطة ، ومصطلح الوسيط وقد اتضح فيما سبق مصطلح الوساطة . أما مصطلح الوسيط فسوف تسعى الدراسة لتوضيحه من خلال المجال الاقتصادي البحري وذلك على النحو التالي :-

قد وضحت بعض القوانين العربية طبيعة عمل **الوسيط التجاري** أو **الوكيل التجاري** فجميعهم يؤدون إلى مصطلح الوسيط في الجوانب التجارية الاقتصادية ، **وعلى سبيل التوضيح** :

قد تناول **القانون الفلسطيني** رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين المادة (١) بان .

_ الوكيل التجاري _

هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري ، والذي له الحق بموجب اتفاقية في بيع أو توزيع أو ترويج السلع والمنتجات أو توفير الخدمات في فلسطين لحساب منتج أو مورد مقابل عمولة أو هامش ربح . وقد تناولت أيضا نفس المادة

_ **الوكيل الفرعي _ (من الباطن):**

وهـو الشخص الطبيعي أو الاعتباري والذي يعمل وكيلا أو موزعاً من الباطن بموجب عقد بينه وبين الوكيل التجاري لبيع السلع أو الخدمات التي يملـك الوكيل التجاري توكيلا تجارياً لتوزيعها أو ترويجها مقابل هامش ربح أو عمولة[٢٣]**(قانون الوكلاء التجاريين الفلسطيني٢٠٠٠).**

آما **القانون الأردني** للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١ المـادة (٢) بـان _ **الوكيل التجاري** _ هو الشخص المعتمد من الموكل لـيكون وكيلا أو ممثلا له في المملكة أو موزعا لمنتجاته فيها سواء كان وكـيلا بالعمولة أو بأي مقابل أخر أو كان يعمل لحسابه الخاص ببيع ما يـستورد مـن منتجات الموكل . وقد أوضحت أيضا هذه المادة معنى _ **الـوكالة التجارية** _ بأنها عقد بين الموكل والوكيل يلتزم الوكيل بموجبه باستيراد منتجات موكله أو توزيعها أو بيعها أو عرضها أو تقديم خدمات تجاريـة داخل المملكة أو لحسابه نيابة عن الموكل . [٢٤]**(قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين الاردني٢٠٠١).**

امـا **القانـون المـصري** رقم(١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظيم أعمـال الـوكالات الـتجارية فقد أشارت المادة (١) من القانون بان _ **الوسـيط التجاري** _ هو من اقتصر نشاطه ، ولو عن صفقة واحدة على الـبحث عن متعاقد أو التفاوض معه لاقناعه بالتعاقد ، وكذلك كل من قام بـأي عمل من أعمال الوكالة التجارية ولو على غير اعتياد ولمرة واحدة أو كـان مـرتبطا مع المنتج أو التاجر أو الموزع بعقد عمل[٢٥] **(قانون أعمال الوكالات التجارية المصري١٩٨٢) .**

أمـا قانون دولة الإمارات العربية القانون رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية فقد وضح معنى

_**الوكالة التجارية** _ والتي يقصد بها تمثيل الموكل بواسطة وكيل لتوزيع

أو بـــيع أو عـــرض أو تقديم سلعة أو خدمة داخل الدولة نظير عمولة أو ربح .

والمصطلح الأخر هو ـ **الموكل** ـ ويقصد به المنتج أو الصانع في الداخل أو الخــارج أو المــصدر أو الموزع المعتمد من المنتج بشرط ألا يزاول المنتج أعمال التسويق بنفسه[٢٦]**(قانون تنظيم الوكالات التجاريةالاماراتي ١٩٨١).**

ومــن خــلال القوانين السابقة يتضح أن كلمة وكيل لا خلاف بينها وبين كلمـــة وسيط خصوصا في المجال التجاري الاقتصادي **فالوكيل التجاري** كما أوضحه القانون الأردني هو الشخص المعتمد من الموكل ليكون وكيلا أو ممـــثلا لـــه **والوسيط التجاري** كما أوضحه القانون المصري هو من اقتصر نشاطه ، ولو عن صفقة واحدة على البحث عن متعاقد أو التفاوض معـــه لإقـــناعه بالتعاقد ، وكذلك كل من قام بأي عمل من أعمال الوكالة التجارية ولو على غير اعتياد ولمرة واحدة أو كان مرتبطا مع المنتج أو التاجـــر أو المـــوزع بعقد عمل وبالتالي فالوكيل أو الوسيط التجاري هما مصطلحان لمعنى واحد والاختلاف هو تخصص العمل التجاري ، ولهذا الـــسبب ســـوف تحاول الدراسة أن توضح دور الوسيط في مجال الأمن الاقتصادي البحري وذلك على النحو التالي :

أـ الوسيط الملاحي والممارسة العملية:

وحتـــى توضح الدراسة حقيقة مصطلح الوسيط في مجال النقل التجاري البحـــري . فكـــان لابد من إجراء مقابلة مع الممارسين لعمل الوسيط في مجـــال النقل التجاري البحري ، وكانت المقابلة مع المهندس هشام احمد عبد اللة[*] بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ ، وقد حاولت الدراسة أن تستطلع ماهية الوسيط البحري من خلال بعض التساؤلات محددة الهدف البحثي ، ويمكن تناولها على الوجه التالي :

_ هل يوجد في الممارسة العملية مصطلح يطلق علية الوسيط الملاحي ؟

يوضــح المهندس **هشام عبد اللة** أن الوكيل الملاحي أساس عمله كوسيط بــين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطات البحرية التنفيذية مثل هيئة الميــناء والجمــارك والتفتــيش البحري ، وغيرها من السلطات الوطنية بالإضــافة إلــى ذلك أن الوكيل الملاحي يعتبر كوسيط أيضا بين مالك الــسفينة أو مــستأجرها وبين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدرين بمخــتلف تخصصاتهم ، وأيضا مع أعمال الشحن والتفريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات الإضافية مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة وفى هــذا التخــصص يــصبح الوكيل الملاحي كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين أعمال الإصلاح والصيانة .

_ هل هناك مجال للتفاوض مرتبط بطبيعة عمل الوسيط الملاحي ؟

أن طبيعة عمل الوسيط الملاحي بمختلف تخصصاته تتوقف على تفاوض الوســيط فــي كافــة أبعاد عملة لان طبيعة العمل ترتبط بروس الأموال فالوكيل الملاحي يتولى الأمور الموكلة إلية مثل المدفوعات والمصروفات وكافة الأعمال التجارية المرتبطة بطبيعة العمل ، وما يتبعها من إداريات ومالــيات وتسوية منازعات وبالتالي فنوعية المفاوضات هي مفاوضات تجاريــة مــن اجــل تحقــيق الأهداف التي يقصدها طبيعة عمل الوكالة الملاحــية سواء إجراء المفاوضات المرتبطة بلغة الحوار أو عن طريق تقديم الوثائق التفاوضية .

_ هل طبيعة عمل الوسيط الملاحي تعتبر ذات نطاق ثابت أم متغير ؟

أن طبيعة العمل في التوكيلات الملاحية تختلف طبقا للتخصص في مجال الــوكالة الملاحية ، وخصوصا في طبيعة النقل البحري نفسه وما يهدف لنقلة من حيث نقل بضائع أو مواد خام أو مواد بترولية أو نقل ركاب فكل مجــال من هذا المنقول له تخصص في مجال النقل الملاحي أو ما يطلق علية تخصص النقال وهناك أيضا مجال مختلف تماما عن أسلوب النقل

يـــرتبط أيـــضا بمصطلح الوسيط الملاحي ويطلق علية مسمى السمسار الملاحـــي ، وهـــو المتخصص في بيع أو شراء السفن الملاحية باختلاف تخصصاتها فيمكن أن يمارس هذا العمل من خلال عملة كوكيل ملاحي أو يمارسه بأسلوب منفرد مستقل عن التوكيلات الملاحية وبالتالي فالسمسار الملاحـــي له ارتباط وثيق بالمفاوضات التجارية لان طبيعة عمله مرتبطة بالبيع والشراء وتأجير السفن والتأمين عليها .

_ ما هي الجهات المسئولة عن إعطاء الحق في ممارسة عمل الوسيط الملاحي ؟

أن الجهات المسئولة هي غرف الملاحة التابعة لهيئات المواني مثل غرفة ملاحـــة اسكندرية أو بورسعيد أو البحر لاحمر أو دمياط فجميعهم يتبعوا غـــرفة الملاحـــة المركـــزية وهم الجهات المسئولة عن إعطاء ترخيص مـــزاولة المهـــنة مـــن خلال اللجنة الدائمة لمنح تراخيص ممارسة نشاط التوكيلات الملاحية .

_ هل توجد جهات عالمية ترعى الوكلاء أو الوسطاء الملاحيين ؟

بالطـــبع أن هـــناك مـــنظمات عالمية ترعى مصالح الشركات الملاحية والـــوكلاء الملاحيـــين فالشركة التي أقوم بإدارتها تتمتع بعضوية منظمة BIMCO Baltic and International Maritime Council وهى تعتبـــر من اكبر المنظمات العالمية والتي تم إنشاؤها عام ١٩٠٥ وخلال هـــذا العام حضرت الاحتفال المئوي لتأسيس المنظمة في كوبنهاجن فهذه المنظمة تعقد مؤتمر كل عامين .

ومـــن خـــلال هذه المؤتمرات تحاول المنظمة معرفة كافة المعوقات التي تقابل الشركات الملاحية والوكلاء الملاحين من اجل تقديم المساعدة لإزالة هـــذه المعـــوقات ، وأحـــيانا يـــتم اللجوء إلى تلك المنظمة خصوصا في موضـــوعات تـــسوية المنازعات من اجل إجراء المفاوضات ذات الطابع التنظيمـــي وبالإضـــافة إلى ذلك ويوجد أيضا جهات أخرى مثل نوادي

للحمايـــة والتعويض البحري Protection and Indemnity Club
P&I وهــذه الــنوادي تتولـــى تغطية الأخطار التي تتعرض لها البضائع وملحقات السفن وأطقمها، والخسائر التي يتكبدها الطرف الثالث والتي لا تغطيها شركات التأمين .

_ ما هي أهم المعوقات التي تقابل عمل الوسيط الملاحي ؟

أن المعـــوق الأساســـي الذي يقابل الوسيط الملاحي هو العامل الزمني المرتبط بالـــسرعة ويقابلة معوق الروتين الوظيفي فاهم ثلاث عناصر أساســـية لـــنجاح عمـــل الوكيل أو الوسيط الملاحي هو : دخول السفينة بـــسرعة والتفـــريغ أو الشحن بسرعة ، إبحار السفينة بسرعة ، وان أي خلل في أي عنصر من هذه العناصر الثلاثة يفقد ثقة مالك السفينة الأجنبي ، ويفقـــد ثقة العملاء لان التأخير يؤدى إلى تحمل نفقات وبالتالي يؤدي إلى الخسارة مما يجعل المتعاملين يتذمرون من التعامل وحتى لا تتحمل الـــشركة المالكـــة للـــسفينة غـــرامات تأخير أو يؤدي ذلك إلى انسحاب المصدرين والمستورين نتيجة عدم الاهتمام بالعامل الزمني ، والذي يجب على الإدارات البحرية في كافة أرجاء العالم التغلب علية من اجل تسهيل حـــركة التجارة الدولية فلو هناك نقص في المعدات يجب أن يقوم الميناء بتـــزويدها ، ولـــو هناك نقص في المرشدين يجب تزويد أعدادهم وأيضا هـــناك أسباب ترجع إلى عدم أرصفة كافية أما بالنسبة للشحن والتفريغ فبعد الخصخصة اصبح هناك تنافس واضح بين مقاولين الشحن والتفريغ[٢٧] **(مقابلة بتاريخ ١٤/٨/٢٠٠٥) .**

بـ الآراء البحثية عن تطوير عمل الوكلاء الملاحيين :

قد أشارت الآراء البحثية في **مؤتمـــر القاهرة البحري " مارينز ٤" ١٩٩٩** عن منجزات النقل البحري المصري وتحديات القرن الواحد والعشرين .

أن المتغيـــرات فـــي صناعة النقل البحري والاتجاه العالمي قد أدى أن

السياسة المصرية للنقل البحري اتجهت نحو تطوير الموانى وإنشاء موانى جديدة مستحدثة وكان نتيجة لذلك إصدار القانون رقم ١لسنة ١٩٩٦ ، والخاص بإنشاء الموانى التخصصية ثم أعقب ذلك صدور القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بتحرير قطاع النقل البحري والوكالة الملاحية وتلاه صدور القرارين الوزاريين رقم ٣١٠٣٠ لسنة ١٩٩٨ بتحديد ضوابط مزاولة العمل والفئات التي يتم التعامل بها بهدف تحقيق التوازن بين أهداف الدولة من تحرير النشاط وبين مزاولي هذا النشاط .

وقد أوضحت تلك الآراء البحثية أن دور الوكيل الملاحي اصبح متواجد في القوانين المصرية باعتباره وسيط لتدفق الخدمات من والى السفينة ومن منطلق مسئوليته وبما يمثله من نقطة الاتصال بين كافة الأطراف المتعاملة مع السفينة كأمين للسفينة وأمين للحموله ، والذي يقوم بأعمال أمين السفينة هو الوكيل الملاحي لحساب المالك أو المجهز واما بمعرفة المجهز أو المستأجر في مشارطات الإيجار ويكون ارتباط أمين السفينة بالمجهز أو المالك بعقد وكالة ويباشر نشاطه باسم المجهز ولحسابه أي يكون وكيلا عاديا يخضع لكل القواعد التي تطبق في عقد الوكالة ، ويترتب على عقد الأمانة أو الوكالة للسفينة التزامات محددة على كل من المجهز وأمين السفينة أو الوكيل وان التزامات **أمين السفينة أو الوكيل** هي تسليم البضائع وتحصيل أجرة النقل (النولون) ، ووضع نفسه في خدمة السفينة ، واما **أمين الحموله** فهو شخص طبيعي أو معنوي يعمل لحساب الشاحن ويتولى استلام البضائع وفحصها وفرزها والتحقق من سلامتها واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها وتوزيعها عليهم فهو وكيل لاصحاب البضائع ولا تتعارض وظيفته مع أمين السفينة (المجهز) .

وغالبا ما يقوم **الوكيل الملاحي** بهاتين الوظيفتين ، وتقريبا تتماثل وظيفتهما ولكن يضاف إلى التزامات أمين الحموله المحافظة على حقوق المرسل إليهم فالبنسبة إلى أصحاب البضائع فهو يقوم باستلام البضائع المشحونة في السفينة وفحصها وحراستها والأشراف على نزولها ، وذلك من خلال تكليف طرف أخر ، وهو مقاول عمليات الشحن والتفريغ والنقل وخلافة بموجب تعريفة تداول محددة وعمولة محددة أيضا لهذه العمليات ، وهذا بالإضافة إلى العمليات الأخرى التي يقوم بها الوكيل الملاحي من حجز فراغات البضائع والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ وأعمال التخليص سواء عن طريقه أو عن طريق الغير ، وكذا أعمال التخزين والتعبئة والتغليف والنشاط السياحي وخلافه . **فلهذا ترى التوصيات البحثية المعاصرة بضرورة التطلع نحو مجموعة من الأهداف المستقبلية لخدمة الوكلاء الملاحيين ، وذلك على النحو التالي :**

١- ضرورة قيام التوكيلات الملاحية بتولي مهام المتعهد الدولي أو النقال الدولي متعدد الوسائط أو العمل كوكيل لهذا المتعهد وذلك من خلال استغلال الاتصالات بالنقالين مع التنويه إلى انه اصبح من المخاطرة الاعتماد على خدمة واحدة متخصصة ومراعاة الاعتماد على نظم معلومات متطورة ونظم اتصالات حديثة تساعد على سرعة المفاوضات التي تهدف إلى تلبية متطلبات ملاك السفن ومشغلي السفن بالإضافة إلى الشاحنين وأيضا وسائط النقل المختلفة وبذلك تحقق التوكيلات أهدافها لكل نشاط مستحدث .

٢- مساهمة التوكيلات الملاحية في الخدمات المتكاملة في الميناء من توزيع وتخزين ونقل وخلافة بهدف تنوع الأنشطة وتحقيق الأهداف المرغوبة .

٣- إزالـــة العقــبات البيروقراطية وتغيير اللوائح والقوانين والنظم التي تــساعد علـــى تدفــق حركة التجارة الدولية وزيادة عمل التوكيلات الملاحية .

٤- ملاحقـــة الجديـــد والمستحدث في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتـــسويق الملاحـــي الإلكتروني من اجل زيادة جذب المتعاملين مع التوكيلات الملاحية .

٥- الاســـتغلال الأمثل للموارد البشرية وإعداد برامج تدريب وتعليم طبقا للاحتـــياجات المطلـــوبة في نجاح التوكيلات الملاحية وتنمية قدرات الأسلوب التفاوضي مع جذب العملاء المحليين والأجانب .

٦- تعزيز شركات التوكيلات الملاحية القائمة والعمل على إنشاء تكتل أو كيانات كبيرة بين التوكيلات الملاحية ذات الإمكانيات العالية لموائمة متطلبات حركة التجارة الدولية[٢٨] **(قريطم١٩٩٩).**

٤-٣ (الركن الرابع) التوفيق:

يقصد **بالتوفيق في المجال التجاري والإداري** بأنة الطريق الودي لتسوية نزاع يمكن أن يحدث أو قد حدث بالفعل بين الأطراف بسبب ما والتوفيق هو الوصول إلى تحقيق التقريب في وجهات النظر دون أن يمتد دوره إلى اقتـــراح لحـــل نزاع ما ، والتوفيق بهذا المعنى يختلف اختلاف كلي عن التحكيم الذي يسعى لتسوية نزاع قائم بين الأطراف ولهذا السبب قد ينشأ فـــي اغلـــب الـــوزارات أو المحافظـــات أو الهيئات العامة وغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة لجنة أو اكثر للتوفيق في المجالات التجارية أو الإداريـــة التـــي قد تنشأ بين الجهات وبين العاملين بها أو بينها وبين الأفراد والأشخاص الاعتبارية الخاصة وبالتالي فيمكن القول أن التوفيق يعتبـــر طريق ودي لتسوية ما بين الأطراف ، ولكنة يختلف عن التحكيم الـــذي يعتبـــر كوســـيلة قضائية يرتكن إليها لحسم نزعات بين الأطراف

المتنازعة ، ولهذا السبب يعتبر التوفيق أحد أركان التفاوض ؛ ولذلك فان ممارسة التوفيق ترتبط بالتفاوض عن طريق التقريب بين وجهات النظر المتباينة ، وتقديم المساعدة ، وتبادل المعلومات والوثائق من أجل الوصول بالأطراف إلى نقطة التقاء تتحقق فيها أمانيهم ورغباتهم المختلفة أو أن يمتد عمل التوفيق إلى إمكانية اقتراح بعض الحلول على الأطراف والذي قد يسفر بعضها عن شئ يرتضيانه دون أن يملك إمكانية الانفراد بتقرير الحل أو فرضه عليهم .

لان الذي يقوم بالتوفيق هو شخص محايد يقتصر عمله على الوصول بالأطراف إلى نقطة التقاء دون أن يمتد لإصدار قرار أو حكم يملى على الطرفين .

لان **الموفق** لا يقوم بعمل قضائي لهذا فان ما يصدر عنه لا يرقى إلى مرتبة الأحكام أو القرارات الملزمة ، وترتيبا على ذلك لا يمكن لهذا النظام أن يستنفد ولاية القضاء ، ولذلك فهو على خلاف التحكيم الذي يستنفد تلك الولاية[٢٩](**مرسي٢٠٠٥**) .

وسوف تحاول الدراسة توضيح **فكرة التوفيق عالمياً** من خلال ما وضعته **لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي** في الدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ (تقرير الأمين العام) ، وقد وضح التقرير بعض الجوانب التجارية التي ترتبط بالتوفيق ، وركز التقرير على **مصطلح التوفيق التجاري** ، ووضحه على أنه يشمل المسائل الناشئة عن جميع العلاقات ذات الطابع التجاري .

كالمعاملات التالية : أية معاملة تجارية لتوريد أو تبادل السلع أو الخدمات ، واتفاق التوزيع التمثيل التجاري أو الوكالة التجارية، والبيع الإيجاري ، وتشييد المنشآت والخدمات الاستشارية، والأعمال الهندسية ومنح الرخص والاستثمار ، والتمويل ، والأعمال المصرفية والتأمين واتفاق

أو امتياز الاستغلال ، والمشاريع المشتركة ، وغيرها من أشكال التعاون التجاري أو الصناعي ، ونقل البضائع أو الركاب بحراً أو جواً أو بالسكك الحديديـــة أو بالطـــرق البـــرية[٣٠] **(لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ٢٠٠١) .**

ولتوضـــيح فكـــرة التوفـــيق في المجال الاقتصادي البحري سوف تسعى الدراسة لتناول نموذجين يحاول كل نموذج توضيح فكرة التوفيق التجاري فـــي مجـــال النقل البحري . فالنموذج الأول يركز على التوفيق في إزالة العجـــز فـــي الكـــوادر البحرية والمنازعات التي قد تنشئ نتيجة تسكين الوظائـــف البحرية ، أما النموذج الثاني فسوف يركز على عملية التوفيق في إيجار السفن البحرية باعتبارها عملية اقتصادية متخصصة وذلك على النحو التالي :-

أ- التوفيق في مشاكل العجز في الكوادر البحرية:

ومن ابرز النماذج التطبيقية على التوفيق في مجال النقل التجاري البحري ، دراســـة قـــد أجريت عام ١٩٩٥ في جامعة Warwick بإنجلترا كان موضـــوعها " مـــشكلة العجز في الكوادر البحرية" وقد أوضحت الدراسة بان هناك زيادة في عدد البحارة في العالم ، ولكن في المقابل يوجد عجز قدره ١٨ آلف ضابط وربان .

والواقـــع أن هـــذا العجز لم يؤد إلى توقف سير السفن ، ولكنة أدي إلى تطقـــيم عدد من السفن بإعداد من الضباط اقل من المعدل كما أوضحت تلك الدراسة أنة من المنتظر أن تزداد المشكلة حدة بزيادة السفن في العالم والتـــي تـــنمو بنسبة ١،٥ % في السنة وتوصلت نتائج تلك الدراسة إلى احـــتمال وصول العجز في عدد الضباط البحريين إلى ٤٢ آلف في عام ٢٠٠٥ ، وكـــان لـــتلك الدراســـة صدى على منظمة BIMCO وقامت بدراسة نتائج هذه الدراسة والاحتمالات الناجمة عن هذه المشكلة ، وكانت

الاحتمالات الأولية أنّ العوامل الاجتماعية والمادية تعتبر أهم أسباب نقص عـدد الـضباط البحريين في العالم لان معظم الضباط يعملون في البحار لفتـرات اقـصر لما كان علية في المعتاد في الأزمنة السابقة ، وبعدها يهجـرون البحر بمجرد أن تتوافر لديهم المكاسب المادية ، وما يكفل لهم العـيش على البر مع آسرهم ، وعلاوة على ذلك أن هناك صعوبة تواجه صـناعة الـنقل البحري بشأن القدرة على جذب العدد الكافي من الشباب الـذين لديهم التصميم والإرادة للعمل في البحر لان الجيل الجديد لا يتفهم ولا يقدر مهنة البحار ، ولهذه الأسباب لجأت معظم الشركات الملاحية في العـالم إلى البحث عن العمال البحريين من الدول التي تتوافر فيها هؤلاء الشباب الذين لا يجدون فرصا جيدة للعمل في البر .

ولكن على الرغم من جهود محاولة التوفيق بين أوضاع الاحتياج والعجز فـي الكـوادر البحرية قد حدثت تغيرات أساسية في العلاقات بين ملاك السفن والبحارة لان البحار لا يعتبر بحارا عموميا يجرى تشغيله في أي عمل كما كان يحدث في الماضي حيث كانت السفن اقل تخصصا .

آمـا الآن فقـد اصبح على البحار أن يتخصص في العمل في سفن ذات نوعـية معيـنة وتعمل في تجارة معينة حتى وان كانت سفن صب لذا أصـبحت المشكلة هي توفير العدد اللازم من الكفاءات المطلوبة لكل نوع مـن الـسفن وفي التجارة البحرية المتخصصة التي تعمل في مجالها تلك الـسفن ، وبالتالي فقد تبين أنة بعد إلحاق البحارة الجدد بعد تخرجهم من معاهد التدريب وبعد حصولهم على الشهادات التي تؤهلهم للعمل على متن الـسفن اتـضح انهم ليسوا على درجة الكفاءة المطلوبة بل ويلزمهم فترة خبـرة عملـية أطول مما كان متوقعا ، وفي المقابل فان البحارة العاملين حالـيا بالسفن من ذوى الخبرة العملية الكافية ليس لديهم شهادات التأهيل المطلوبة طبقا للاتفاقيات الدولية ، علاوة على أن السفن التي يعمل عليها بحـارة مـن دول مخـتلفة ويشكلون طاقما واحدا من جنسيات متعددة ،

تختلف كفاءاتهم في العمل رغم تساويهم في المؤهل والخبرة العملية نظرا لاختلاف مستوى التدريب في المعاهد التي تخرجوا منها .

ويوضـــح **الــربان عــبد العزيــز أبو قنديل**(*) نظرا للعرض والطلب في عملــيات التوفيق لتشغيل الكوادر البحرية ذوى الكفاءات المطلوبة للعمل فــي البحــر وخاصة الضباط ولجوء معظم الشركات الملاحية إلى توفير احتياجاتها من الدول الأخرى **ومثال على ذلك** :

الهــند التي تعتبر كمصدر للضباط البحريين . فقد وفرت الهند العناصر اللازمــة للعمل بالسفن الأجنبية حوالي عشرون عام وبإعداد متزايدة من الــضباط ، وذلك حتى بداية ومنتصف الثمانينيات وفي البداية كان هؤلاء الــضباط مــثل مــستوى نظائرهما من بلدان أوروبا الشمالية من حيث الدراســات الأساســية والــتدريب والشهادات الأهلية وكان ملاك السفن يفــضلونهم بسبب قلة رواتبهم وتكاليف معيشتهم على متن السفن. إلا أن الضغوط التي مارستها المنظمات الدولية المتخصصة في العمالة البحرية من اجل رفع الأجور وتحسين ظروف العمل بتحديد فترات العمل وزيادة الإجازات وقد أدى ارتفاع الأجور وزيادة نسبة الإجازات إلى العمل فترة ٩ شهور مقابل ٣ شهور راحة إلى ٤ شهور عمل مقابل ٤ شهور راحة ، ومــع تغيير ظروف العمل لم تعد المهنة مشوقة للهنود رغم قصر المدة والرواتب المرتفعة والإجازات الطويلة التي يحصلون عليها .

بــل أصــبحت تتميــز بالمــشقة في بعض قطاعات النقل البحري التي استوعبت معظم الهنود .

فقــد اقتــصر السفر بين مناطق الشحن ومناطق تفريغ البترول ومشتقاته وكــذا الحاويــات . واصبح وقت الوقوف في هذه المناطق يزدحم بالعمل الــشاق بــين كتابة التقارير والتفتيشات التي تقوم بها رقابة دولة الميناء عــلاوة إلــى العمل المهني والفنى المرهق والشاق أثناء عمليات الشحن

والتفــريغ ، ومن خلال ذلك بدأت الهند الدخول إلى صناعات حديثة في مجالات الاتصالات والإلكترونيات ذات الأجور المرتفعة نسبيا وقد جذبت إليها الشباب الهندي وجعلته عازفا عن الالتحاق بالعمل في البحار .

وهذه العوامل جميعا أدت إلى زيادة تكاليف الضباط والبحارة بصفة عامة ومن ضمنهم الهنود العاملين على متن السفن في العالم ، وقد عاد العجز فــي الكفـــاءات العالية المطلوبة.وتوجه ملاك السفن بالبحث عن البدائل الأرخــص وعـــاد الوضع إلى ما كان علية في بادئ الأمر مرة أخرى ، ويـــرى **الـــربان عـــبد العزيز أبو قنديل** انه مع تنفيذ المعاهدات الدولية وبخاصـــة الاتفاقـــية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب وأعمال النوبة للملاحـــين(STCW 95) بـــدا ملاك السفن يغالون في طلباتهم ماداموا يدفعون رواتب اكثر مما سبق فيشترطون مثلا أن يكون الضابط الأول في الـــناقلات الكبيرة حاصلا على شهادة ربان أعالي البحار وان يكون لديه خبـــرة خمس سنوات على الأقل كضابط أول في سفن اصغر كما صاروا يطلبون شهادات خبرة بالعمل على نوع معين من السفن كسفن السيارات أو الحاويات أو الثلاجات ويشترطون بالنسبة للمهندسين البحريين شهادات خبرة بالعمل على نوع معين

مـــن الماكيـــنات فكانـــت لهـــذه المغالاة وهذا التدقيق في قبول الضباط والمهندســـين من قبل ملاك السفن أثره في التقليل من فرص العمل وكبح طموح طالبية .

ويشير **الربان عبد العزيز أبو قنديل** أن هذه التوفيقات جميعا أدت أن دول أوروبـــا الـــشرقية بـــدأت في تدريب الكوادر البحرية وإصدار الشهادات الأهلـــية للكفـــاءات بعـــد أن تخلـــصت مـــن هيمنة الحكومات على هذه التخصصات وأصبحت دول شرق أوروبا مصدر للكوادر البحرية وبدأت الصين تصبح مصدرا ناميا للكوادر البحرية حيث توفير التدريب الأساسي

الجـيد بهـا ومما سيساعد ذلك على توفير البحارة الصينيين للعمل على السـفن نظـرا إلـى وفـرة أعدادهم وقلة تكاليفهم وفي المقابل نجد أن الفلبينيـين اصـبحوا أيضا اكبر واهم عنصر في تشكيل أطقم السفن في العـالم ولكـنهم لـيس لـديهم القدرة على التقدم في المهنة والارتقاء في الـرواتب وذلك لعدم كفاءة التدريب الأساسي وضعف مساعدات التدريب العملـي فـي بلادهم فالقليل منهم يصلون إلى رتبة ربان أو مهندس أول وهذه القلة تعمل على سفن معينة ولا تستطيع العمل على كل أنواع السفن[٣١] (قنديل ١٩٩٩) .

ب- التوفيق في عمليات تأجير السفن:

يعتبر التوفيق التجاري في إيجار السفن من النماذج التي يمكن أن توضح دور التوفيق في مجال النقل التجاري البحري المرتبط بتحقيق عقد معين باعتباره مرحلة تفاوض أولية ، وتختلف هذه المرحلة عن مرحلة التحكيم فـي تسوية المنازعات لان التحكيم في العقود البحرية يعتبر مرحلة ثانية بعد التوفيق الذي تم في إنجاز العقد وسوف تحاول الدراسة تناول **نموذج المـشارطة الزمنية** كنوع من أنواع التوفيق في إيجار السفن وذلك على النحو التالي:

المـشارطة الزمنية Time Charter : حيث يكون أمام الإدارة التجارية فـي الشركات الملاحية لتشغيل واستغلال سفنها البدائل التالية لتحقيق هذا النوع من أنواع إيجار السفن :

١-**التأجير لرحلة واحدة أو عدة رحلات** (voyage Charter) : حيث يـتم التوفـيق بـين المالك والمستأجر لشحن السفينة من ميناء محدد وتفريغ البضائع في ميناء أخر نظير دفع أجرة النقل (freight) على أن يقوم المستأجر بالشحن والتفريغ في وقت محدد (laytime) .

٢-**تأجيـــر الـــسفينة غير المجهزة (Bare Boat)** : حيث يقوم المالك بتسليم السفينة إلى المستأجر بدون أفراد حيث يطلق عليها (سفينة غير مجهــزة) ويقــوم المـــستأجر بتجهيز السفينة ، وتكون له الإدارة الفنية والإدارة الـــتجارية نظيـــر دفع القيمة الايجارية (hire) في الغالب تمتد فترة الإيجار لسنوات طويلة .

٣- **التأجير ألزمني (time Charter)** : مشارطه الإيجار ألزمني عبارة عن عقد أو اتفاق بين المالك والمستأجر لتأجير سفينة معينة لفترة زمنية نظيـــر دفـــع القيمة الايجارية (hire) ، ويتم الاتفاق على الفترة الزمنية ونطاق الحدود التجارية للمستأجر ، والتي يمكن أن تتراوح فترة الإيجار مـــن أيام إلى عدة سنوات حسب اتفاق الطرفين ويختلف هذا النوع من الإيجار عن أي نوع أخر حيث تكون الإدارة التجارية للمستأجر وتشمل اختـــيار الـــرحلة والبضائع أما الإدارة الفنية للمالك حيث تقوم بتطقيم الـــسفينة والصيانة والأشراف على البضائع وصلاحية السفينة للملاحة ونتـــيجة لهذا التوزيع في المسئولية والالتزامات بين المالك والمستأجر يكـــون الـــربان مـــسئولا بين المالك فيما يختص بالإدارة الفنية ويكون مسئولا وممثلا للمستأجر فيما يختص بالإدارة التجارية لذلك على الربان أن يـــضع في اعتباره تلبية احتياجات وتنفيذ تعليمات كلا من الطرفين على اكمل وجه حسب ما جاء في العقد والبنود الإضافية

٤-**التـــزامات المالـــك (الإدارة الفنـــية)** : وتنحصر هذه الالتزامات في تعيـــين ودفع مرتبات الطاقم ونفقات الطعام وقسط التامين ، وصلاحية السفينة للملاحة ، وجميع ما تحتاجه مخازن السطح والآلات والإشراف على الشحن والتفريغ والصيانة .

٥-**التزامات المستأجر (الإدارة التجارية)** : دفع القيمة الايجارية (hire) فـــي ميعاد استحقاقها ، ودفع تكاليف الوقود ، ورسوم المواني والمرشد

والمرور في القنوات ولنشات القطر ، والرسوم القنصلية (فيما عدا التي تخـص الطـاقم) ، وتكالـيف الـشحن والتفـريغ وتربيط البضائع ، والمستأجر في هذا النوع من الإيجار الزمني من الممكن أن يكون شركة ملاحية ترغب في زيادة أسطولها بدون الرغبة في شراء سفن جديدة من اجـل تلبية الزيادة في نقل البضائع أوان يكون هناك مستورد أو مصدر لـه احتياجات نقل مستمرة ومن الأفضل له اقتصاديا أن يستأجر سفينة تأجيـر زمنـي ، وأحيانا وكيل البضائع (freight Forwarder) قد يلتجأ إلى هذا النوع من الإيجار لتلبية احتياجات العملاء الخاصة بالنقل والحـصول على ربح إضافي عن طريق تحصيل النولون لصالحة في هذه الحالة لأنة يعتبر الناقل بالنسبة لعملائه .

وبالتالي فإيجار السفينة **بالمشارطة الزمنية كنموذج** يعتبر نوع من أنواع التوفـيق التجاري البحري المرتبط بالتفاوض وذلك من خلال التوفيق ، ولكـن الأسلوب الأكثر شيوعا هو التأجير الزمني ، والذي يتم الاتفاق علـى الحـدود التي يتم الإبحار فيها ، وكذلك مكان تسليم السفينة إلى المـستأجر (delivery) وميناء أو مكان إعادة تسليم السفينة إلى المالك بعـد انتهاء العقد ، ويمكن أن يتضمن عقد الإيجار الزمني اتفاق خاص بـين الطرفين المالك والمستأجر على انه يمكن امتداد العقد عند الرغبة فـي ذلك لفترة محددة على أن يوضح هذا الاتفاق متى يستوجب إخطار المالـك بالرغبة في امتداد العقد واستخدام هذا الاختيار ، وعند الإيجار الزمنـي لسفينة يجب أن تكون السفينة دائما مطابقة للعقد والاتفاق بين الطرفين من حيث الحموله الوزنية والسرعة واستهلاك الوقود والشروط الأخرى المتفق عليها الطرفين

وعلـى سبيل المثال : بالنسبة للناقلات يتم الاتفاق على سعة المضخات وبالنسبة للسفن الثلاجة يجب أن تستوفى السفينة متطلبات خاصة بالنسبة

لسعة التبريد بالإضافة إلى السفينة التي يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحـــة مـــن كافـــة الأوجه طوال فترة الإيجار ، وفي هذا النوع من الإيجار يجب تسليم السفينة إلى المستأجر بحيث لا يتعدى ميعاد التسليم تاريخ محدد ، حيث أن أي تأخير عن هذا التاريخ يعطى الحق للمستأجر أن يلغى العقد في بعض الأحيان يمكنة مطالبة المالك بتعويض . أما بعد انتهاء فترة الإيجار يجب على المستأجر إعادة تسليم السفينة في المكان المتفق علية ، وفي معظم الأحيان يكون من الصعب على المستأجر عند اقتراب ميعاد نهاية العقد أن يلتزم بميعاد التسليم في يوم محدد من اجل ذلـــك يتـــضمن عقـــود الإيجار بنود خاصة بإمكانية استخدام المستأجر للـــسفينة فترة إضافية معقولة ، أو تسليم السفينة قبل ميعاد انتهاء العقد بفترة معقولة يتم الاتفاق عليها[٣٢]**(بازينة٢٠٠٢)** .

ويوضـــح **الدكـــتور ربان مدحت خلوصى** أن عملية التأجير تقوم على مواءمة البضائع وكذلك تحقيق مصالح المستأجر بما يعود على الطرفين بالرضـــاء والاقتـــناع مـــن وجهة نظر ملاك السفن في السوق المرتفع يستخدم مالك السفينة سلسلة من المشارطات بالرحلة أما في حالة ركود السوق يستخدم مالك السفينة المشارطة الزمنية والعكس بالنسبة للمستأجر وهـــنا يظهـــر دور التوفـــيق في فهم وتقدير التوقعات المستقبلية للسوق الملاحي[٣٣]**(خلوصى ٢٠٠٦)** .

٤٤ (الركن الخامس) التحقيق:

يرتبط التحقيق بنوعين أساسيين هما:

_النوع الأول _ تقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة .

أما _ النوع الثاني _ ويرتبط بدراسات الجدوى للمشروعات المختلفة .

وسوف تشير الدراسة بنبذه مختصرة لكل من النوعين .

تقــصي الحقائــق " عــبارة عن جهود مبذولة تسعى لتقصي، أو معرفة الحقيقة لموضوع ما " .

أ- تقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة:

أن **عمليات تقصي الحقائق** لها أبعاد متخصصة أمنية وسياسية واقتصادية واجتماعــية وغيرها من الأبعاد المتخصصة ، ولهذا السبب فان التحقيق المــرتبط بتقــصي الحقيقة لا يرتبط بهياكل إدارية متشابهة المهام ولكن القائم بعملية التحقيق لتقصي الحقيقة مهما كان تخصصه فهو يقوم بعمليات تفاوضـــية تهدف إلى الوصول للمعرفة . بمعنى أن المحقق التفاوضي في عمليات تقصى الحقيقة يجب أن يضع مجموعة عامة من التساؤلات مثل : **ماذا نريد أن نعرف ؟ _ أين نحن من ذلك المعرفة ؟ _ ما هي المصادر التـــي ســـوف تساعد على التوصل للمعرفة ؟ _ ما هي البدائل للمصادر التي تم تحديدها ؟**

وبالتالي فتحقيق تقصي الحقيقة هو عبارة عن وضع أهداف سريعة التنفيذ حـــسب الموقف الاستقصائي وتكون قابلة للتنفيذ مع وضع رؤية واضحة عـــن الموقف الراهن مع تحديد الخطوط الفعالة التي تساعد على التحقيق وكيفــية الـــتعامل مـــع التوقـــيت الزمني ، وتحديد الأولويات ومراجعة المعلومات التفاعلية التي تم التوصل إليها من خلال الآخرين والتي يمكن أن تؤدي إلى الوصول للحقيقة ، وذلك من خلال **التنظيم والدقة والمتابعة** لتحقيق ما تصبوا إلية عملية تقصي الحقيقة .

وهـــذه الأمور جميعا تتطلب من المحقق أن يكون مرتبطا بخطة تفاوضية مـــع الآخرين ، ويكون لدية دراية ومعلومات عن مجال تخصص العملية الاستقصائية لان محتويات الخطة وأهدافها تسهل عملية التحقيق وذلك من اجـــل التوصـــل إلى الحقيقة بنجاح دون عقبات على عكس المحقق غير المتخصص والذي يحاول وضع أهداف تسبب مشكلات في تنفيذ الخطة ،

وبالتالـــي فالهدف العام للخطة هو الغاية المراد التحقق منها والتي تؤدي إلـــى نـــتائج إيجابـــية في النهاية ؛ وهذه الغاية تتطلب مواصفات لتحقيق أهداف الخطة هي : أن تكون الأهداف واضحة وقابلة للتنفيذ ، وان ترتكز على مجموعة من التساؤلات مثل : **من الفئة المستهدفة ؟**

_ أين مكان حدوث المشكلة المراد تقصى الحقيقة عنها ؟ _ متى حدثت المشكلة ؟ _ كم عدد المتأثرين بالمشكلة ؟ وللإجابة عن هذه التساؤلات يـتطلب ذلك نوعيات مختلفة من المشاركة ، ويتطلب أيضا تحديد نوعية المشاركة أن كانت شعبية أو مشاركة متخصصة في مجالات معينة .

ولتنفـيذ هــذه الأمور السابقة يجب أن ترتبط بخطة عمل واضحة المعالم لأنهــا بمــثابة جملة التدابير التي يتم الاتفاق عليها من اجل تحقيق وتنفيذ عملية تقصى الحقيقة ، ويستلزم ذلك مجموعة من الخطوات هي :

تحديد الهدف وفريق العمل ، القيادة ، وقت التنفيذ والانتهاء أن أمكن ، تحديد المؤشرات الإيجابية أو السلبية في التنفيذ ووضع الملاحظات .

وهــذه الخطــوات الــسابقة ما هي إلا مجموعة من النشاطات المرتبطة بالتحقيق من اجل تقصي الحقيقة لان **النــشاط** في حد ذاته عبارة عن فعل معــين أو مجمــوعة مــن الأفعال ترتبط بمدخل معين أو مجموعة من المــداخل سوف يتم تنفيذها للوصول إلى الأهداف الموضوعية من خلال **الموضــوعية وعــدم إعطاء الموقف عن تقصى الحقيقة حجم اكبر من حجمــه ، مــع التنــسيق المــتكامل ، والمــشاركة الفعالـــة[٣٤] (جرجس٢٠٠٢) .**

وســوف تتناول الدراسة **نموذج عن التحقيق البحري المرتبط بالحوادث البحرية** ، وهو يعتبر نموذج عملي يتبع من المحققين البحرين في إظهار حقــيقة الحــادث ، وسوف تحاول الدراسة تناول هذا النموذج على النحو التالي :

١ـ التحليل في الحوادث البحرية:

تتعدد أنواع الحوادث البحرية مثل : التصادم ، الغرق ، حريق والشحط ، أو فقـد السفينة ، ويمكن إضافة التلوث البحري ، وأيضا الآثار الضارة المتـرتبة على الدفع النووي ، وتختلف المعلومات المطلوبة للتحقيق طبقا لنوع كل حادث بحري[٣٥] **(انظر الملاحق :الملحق(٤-٢)** .

ويمكن دمج هذه المعلومات على النحو التالي :

_ نوع الحادث (**الغرق أو الفقد**) : المعلومات المطلوبة : الظروف الجو مائـية ، تصميم السفينة ومدى مقاومة البدن للغرق ، حالة المعدات الفنية لوسائل السحب ، إجراءات الطاقم لضمان طفو السفينة .

_ نـوع الحـادث **(الاحتـراق أو الانفجار)**: المعلومات المطاوبة: نوع الحمولة ، وسائل الإنذار عن الحريق وارتفاع درجات الحرارة إجراءات الطاقم لمنع الحريق واكتشافه .

_ نـوع الحـادث **(التـصادم)** : المعلومات المطلوبة : الظروف الجوية صـلاحية معدات توجيه السفينة ، المعدات الأساسية والاحتياطية العاملة لتوجـيه السـفينة ، أوامر الربان أو ضابط النوبة لتوجيه السفينة ومدى تنفـيذها ، وسـائل الرؤية الفنية ، وتطبيق الملاحين للقواعد الدولية لمنع التصادم .

_ نوع الحادث **(الشحط)** : المعلومات المطلوبة : الظروف الجوية مدى صـلاحية معـدات ملاحة السفينة الإجراءات التي اتخذها الطاقم لتأمين ملاحـة السـفينة ، مـدى إلمام الطاقم للمعلومات عن المنطقة الخرائط البحرية المستخدمة وتاريخ تصحيحها .

٢ـ إجراءات التحقيق في الحوادث البحرية

أـ التأكد من أسلوب تنفيذ احتياطات الأمان الآتية لتلافى وقوع أي نوع من أنواع الحوادث البحرية :

ـ تصميم السفينة.

ـ اختيار الطاقم المؤهل ومدرب.

ـ تنفيذ تعليمات التخزين للحموله.

-وجود أجهزة مراقبة جوية وسطحية جيدة.

-وجود وسائل تحديد الموقع ذا دقة مقبولة .

بـ التأكد من الإجراءات التي اتخذت أثناء وقوع الحادث البحري لتلافية :

-تصرفات الربان أو ضباط النوبة بالأسلوب الصحيح في الوقت المناسب.

ـ تنفيذ الطاقم لواجباته بالأسلوب الصحيح.

جـ الإجراءات التي اتخذت بعد الحادث لتحقيق سلامة الأرواح والسفينة:

- تنفيذ إجراءات مكافحة الحريق وحصر العطب.

- اتخاذ إجراءات تقليل الخسائر لاقل حد ممكن.

يتم التحقيق في الحوادث البحرية بغرض الوقوف على الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث للخروج بالدروس المستفادة والتوصيات إلى الربابنة وملاكها وشركات التأمين ، وكذا لتحديد الجهة التي ستقوم بدفع قيمة التعويض أو تحمل المسئولية الجنائية أو نقل السفينة من تصنيف إلى أخر ، وتتخذ الإجراءات القانونية للتحقيق في الحادث طبقا للأتي:-

نوع السفينة ، مكان الحادث (في البحر أو الميناء) تحديد الأضرار الناجمة عن الحادث (مسئولية تأديبية أو مسئولية مدنية من حيث أن السفينة في القانون مال متحرك) وتحديد الخسائر من حيث الإصابة في بدن السفينة أو الماكينات أو خسائر في البدن والبضاعة ، مع تحديد المسئولية الجنائية إصابة وفاه تعمد أحداث ضرر .

ويمكـــن للدراســـة أن تتـــناول علـــى سبيل المثال : أسلوب التحقيق في جمهورية مصر العربية للحوادث البحرية المرتبطة بالنقل البحري : يبدأ التحقيق في ج.م.ع بإصدار أمر من رئيس هيئة السلامة البحرية بتشكيل لجنة للتحقيق بناء على إخطار من الشركة المالكة للسفينة من اجل إجراء التفتــيش للتعرف عن أسباب الحادث البحري ويتم بناء على ذلك تكوين لجــنة للتحقيق تتكون من : رئيس اللجنة بحري وعدد عضوين إحداهما قانونـــي والأخـــر هندسي ومن نتائج لجنة التحقيق يتم إخطار النيابة من حيث المسئولية المدنية أو الجنائية .

ويعــد الموقف حادثة بحرية عند قيام الربان بالتسجيل في الدفتر الرسمي عـــن الحـــادث ويوضـــح فيه آلاتي : (مكان الحادث ، ووقت الحادث ، والمختصر عن الحادث ، والأسباب ، وما ترتب علية والإجراءات التي اتخـــذت) ثم يقوم الربان بأخطار السلطات البحرية بالدولة ثم يتم إخطار كل من التأمين ، انتداب خبير بحري وكيل عن المالك وتقوم هذه الهيئات بكتابة تقرير عن الحادث ويتم التعويض من شركات التامين بنسبة ٧٥% واما ٢٥% يتحملها نادى الحماية والتعويض ، وهذه التعويضات تدفع عن طـــريق اتفـــاق ودي بين محامى الشركة المالكة أو ملاك السفن أو يرفع الأمـــر إلى التحكيم البحري وإذا لم يقبل قرار التحكيم يرفع أمام محكمة ، ولكـــن اكثر من ٩٠% من الحوادث البحرية يحل بواسطة الطرق الودية دون تدخل القضاء الرسمي في الدولة.

ويحتاج التحقيق في الحوادث البحرية مهارة وخبرة من المحققين من اجل اســـتنتاج الحقـــيقة والوصول إلى أسباب الحوادث البحرية معتمدين على المعاينة للحادث والاستجوابات ووثائق التسجيل بالسفينة مثل :

دفتـــر الحـــوادث الرسمي لكبير الضباط ، ودفتر الحوادث الرسمي لكبير المهندســين ، ودفتـــر حوادث السفينة ، شهادة هيئة الإشراف والخرائط

البحرية ، شهادة صلاحية الإبحار شهادة السلامة الدولية ، ومعدات السلامة ، شهادة الحمولة وشهادة المسافرين ، وشهادة اللاسلكي وغيرها من الشهادات والوثائق المتخصصة[٣٦] (**الهرميل ١٩٨٧**) .

ويوضح **الدكتور مدحت خلوصي**[*] بأنة إذا ارتكب ربان السفينة أو أفراد الطاقم خطأ فنيا تشكل لجان تحقيق فنية قانونية تختص بمباشرة إجراء التحقيق في الحادث البحري وتحديد اوجه المسئولية التأديبية وفقا القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ المواد (٦،٧) وتتطلب إجراءات التحقيق اتخاذ بعض الإجراءات مثل :

الاطلاع على دفاتر السفينة Logs وتشمل الاطلاع على دفتر حوادث السفينة الرسمي official Log Book ودفتر أحوال السطح Deck Record Book ، وسجل ماكينات السفينة Engine Log ، وسجل الزيوت Oil Record Book والشهادات التي تفيد صلاحية السفينة للملاحة وتشمل ترخيص الملاحة Navigation Permit

وكذلك الأوامر المستديمة لشركة الملاحة Standard Orders ودفتر الأوامر الليلي Night orders .

ويتم استخلاص البيانات اللازمة للتحقيق ، وتشمل استخلاص حالة واقع السفينة وقت الحادث مثل (اتجاه السفينة وخط سيرها الحقيقي والبوصلي وسرعة السفينة وعدد لفات الماكينات وأوامر التلغراف ووضع الدفة عند وقوع الحادث هذا بالإضافة إلى بيانات تثبيت واقع الطقس وقت الحادث وتشمل سرعة الرياح واتجاهها والتيارات المائية وأحوال الطقس والبحر وارتفاع الأمواج ودرجة الحرارة والرطوبة وهناك بيانات أخري عن موقع السفينة وغاطس السفينة وهذه البيانات لها أهمية في حالات جنوح السفينة مثل:

(غـــاطس المقدم والمؤخر ومقاييس الصهاريج وهل هي ممتلئة تماما أم لا والحموله ، والحمولة على السطح وتأثيرها على اتزان السفينة).

كما أن هناك بيانات أخرى مرتبطة بالأجهزة الملاحية مثل :

(الـــرادار وأجهزة قياس العمق ، والجايرو ، والأنوار الملاحية وأجهزة الإنذار بالحريق ، وأجهزة اكتشاف الحريق ، كما أن هناك بيانات مرتبطة بالبـــضائع مـــثل (نـــوع البضائع المشحونة ، وطريقة التستيف ، وكمية البضائع داخل المخازن أو على السطح)[٣٧] **(خلوصى٢٠٠١)**.

بـ _ دراسات الجدوى في النقل البحري:

أن مـــصطلح **التحقـــيق** من خلال المنظور الاقتصادي يعتبر من الأركان الأساسية للتفاوض العام لان عمليات التفاوض المرتبطة **بدراسات الجدوى الاقتصادية تتم** من خلال التحقيق لأنه يعتبر بمثابة الإطار الشامل لمراحل الاستقصاء وسوف نعرض التحقيق الاقتصادي المرتبط بدراسات الجدوى الاقتصادية وتطبيقاتها على مجال النقل البحري على النحو التالي :

يتميـــز قطاع النقل البحري بخصائص قد تكون مختلفة عن باقي الأنشطة الاقتصادية العالمية نظرا لظروف التشغيل السائدة الخاصة بهذه الصناعة ، لان هـــذا المجـــال الاقتصادي المتخصص يرتبط **بعالمية السوق** التي تـــتوقف علـــى طبـــيعة البحار المفتوحة لخدمات النقل البحري العالمية ، والمعاهدات الدولية التي تساعد على تشغيل أساطيل النقل البحري والنقل الدولـــي مـــتعدد الوســـائط ودور منظمات الأمم المتحدة في أنشطة النقل البحـــري ، وأيـــضا يرتبط **بالاستثمارات الضخمة** والتي تتميز في مجال النقل البحري بالكثافة الرأسمالية .

ويوضح الدكتور محمد شفيق ميرا (*) بان تسويق خدمات النقل البحري " بأنها عملية اجتماعية لأنها تهدف إلى إشباع حاجات ورغبات الشاحنين

مـن الأفـراد والجماعات في الحصول على السلعة في المكان والزمان ،وبالتالـي فهـي تعتبر نشاط إداري لانه يرتبط بالنقل عن طريق السفن ويقوم باستغلال جميع الموارد المتاحة من سفن وإفراد ومعدات مخصصة لخدمـة الـنقل البحـري مـن اجـل تحقيق هذه العملية الاجتماعية[٣٨] (ميرا ٢٠٠٢) .

ويـرى المتخصـصون في مجال خدمات النقل التجاري البحري لابد أن يكـون هناك دراسات جدوى من قبل الشركات الملاحية التي سوف تقدم تلك الخدمات ، وسوف تحاول الدراسة أن تتناول نموذج من أهم عناصر دراسـات الجـدوى والتي تقوم بها الشركات الملاحية قبل تقديم الخدمات التسويقية المرتبطة بها ، وذلك على النحو التالي :

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بتشغيل السفن:

١- حـصر سـفن الـشركة الملاحية من حيث الاستخدام والمواصفات والخصائص .

٢- حصر التعليمات الفنية لتشغيل أجهزة الملاحة ومعدات السطح.

٣- إعداد السجلات الخاصة بتشغيل السفينة .

٤- وضع واجبات ومسئوليات القائمين بالتشغيل.

٥- دراسـة وضع مخطط التشغيل السنوي ومتطلبات التشغيل الاقتصادي للوحدات تبعا للخطوط الملاحية.

٦- دراسة ووضع مخطط تشغيل كل رحلة لكل سفينة .

٧- وضع مشروع الموازنة السنوية لتشغيل الوحدات .

٨- تصحيح أنشطة التشغيل بناء على التقييم .

٩- متابعة وتطوير منظومة التشغيل .

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالبضائع على متن السفن:

١- تجميع وحصر المعلومات والشروط والبيانات الخاصة بالبضائع التي يتم ربطها لتنقل بسفن الشركة.

٢- وضع مخطط الرحلة لنقل البضائع لكل سفينة .

٣- حصر وإعداد المستندات والكشوف والسجلات الخاصة بنقل البضائع .

٤- وضع واجبات ومسئوليات القائمين على تنفيذ مخطط نقل البضائع.

٥- تقييم دراسة وتحليل نتائج تنفيذ مخطط نقل البضائع واتخاذ الإجراءات والتعديلات اللازمة.

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بسلامة السفن:

١- دراسة وتصنيف مستويات صيانة وإصلاح معدات السطح وأجهزة الملاحة والاتصالات والبدن والعنابر والإنشاءات العليا ودراسة تطوير المعدات والمواد المستخدمة في الصيانة .

٢- تحديد نوعية ومواصفات المعدات والأجهزة والمستلزمات المستخدمة لتأمين سلامة السفن

٣- حصر متطلبات الاتفاقيات الدولية والشروط التي تضعها السلطات الوطنية وهيئات التصنيف لتأمين السلامة ومتابعة كل ما يجد من التعديلات .

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالتصرف في المواقف الطارئة بالسفن:

١- دراسة وتحديد أهم المواقف الطارئة التي قد تتعرض لها سفن الشركة .

٢- وضع التعليمات المستديمة الواضحة التي تحدد كيفية مواجهة التصرف في المواقف الطارئة.

٣- وضـــع القرارات اللازمة والدروس المستفادة وتعديلات المخططات المختلفة نتيجة الموقف الطارئ .

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالبحث والتطوير ورفع كفاءة الأفراد في الشركة الملاحية: .

١-دراســة احتــياجات الأفــراد من التدريب والتأهيل في ضوء أهداف الـشركة والمتطلــبات الوطنــيةِ والدولية لرفع مستويات الأداء بالنسبة للعاملين بالبر وعلى السفن .

٢-وضـــع متطلــبات الـــتدريب والتأهيل لمختلف الأنشطة داخل الشركة الملاحية وحصر المتدربين.

٣-تحديــد الجهــات الداخلــية والخارجــية المنفذة لمخططات التدريب والأسلوب والإجراءات اللازمة .

٤- تحديــد الاحتياجات اللازمة لتنفيذ مخطط التدريب ، ووضع مشروع الموازنة السنوية لتنفيذ مخطط التدريب بما يتناسب مع الاعتمادات المالية المخصصة للتدريب .

_ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بقطع الغيار والوقود والزيوت والشحومات للسفن:

١- دراسة احتياجات الوحدات من قطع الغيار وفى ضوء توصيات هيئات التــصنيف ومخططـــات التــشغيل والمعايــنة والفحــص والصيانة والإصلاح .

٢- وضـــع أســـلوب ونمـــاذج اســـتلام توفير واستلام وتخزين وتداول واستعواض قطع الغيار .

٣- وضع واجبات ومسئوليات القائمين بالتعامل مع قطع الغيار .

٤- وضـــع مخطـــط توفير قطع الغيار بما يتوافق مع مخططات التشغيل والمعاينة والفحص والصيانة .

٥- وضع مشروع الموازنة السنوية اللازمة لمخطط توفير قطع الغيار.

٦- إجراء التعديلات نتيجة التوصيات على المخطط والمخططات الأخرى

٧- وتجميع المعلومات الخاصة بنوعيات ومعدلات استهلاك الوقود والزيوت والشحومات اللازمة لتشغيل وصيانة معدات الشركة .

٨- وضع أسلوب وتداول واستعراض الوقود والزيوت والشحومات لسفن الشركة .

٩- وضع مخططات تموين سفن الشركة بالوقود والزيوت والشحومات بما يتفق مع مخططات التشغيل والصيانة والإصلاح والمعاينة .

١٠-وضع مشروع الموازنة السنوية اللازمة لمخطط تموين الوقود والزيوت والشحومات[٣٩]**(الشواربي،عطية١٩٩٩)**.

وبعد أن انتهينا من عرض النوعين الأساسيين للتحقيق وهما : تحقيق تقصى الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة ، وتحقيق دراسات الجدوى للمشروعات المختلفة ،

وبذلك فقد تناولنا الأركان الأساسية الخمسة للتفاوض العام وسوف نعرض فيما يلي الركن المساعد والأخير وهو (التسوية القضائية) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض ، وذلك على النحو التالي :

٥.٤ (الركن المساعد) _ التسوية القضائية:

يقصد بالتسوية القضائية في مجال التفاوض أي الأداة المساعدة التي تكمل عمل بعض الأركان الخمسة الأساسية للتفاوض العام من الهيكلية المقترحة .

وبالتالي فمصطلح التسوية القضائية في مضمونه يختلف عن مصطلح السلطة القضائية التي تعد سلطة من سلطات الدولة التي ترتبط بالمستوى الوطني ، ولكن على المستوى الإقليمي والعالمي لا يطلق عليها مصطلح

السلطة القضائية ، وإنما يطلق عليها مصطلح الأداة القضائية ، ويرجع ذلك أن لكل دولة دستور خاص بها يتحدد من خلاله السلطات الشرعية التي تمارس وظائفها من خلال السيادة الوطنية والقوانين التي يتم تشريعها ، وبالتالي فالدساتير والقوانين تختلف من دوله إلى أخرى ، ولهذا السبب فان مصطلح السلطة القضائية يعتبر مصطلح ذي دلالة سيادية لأنه يرتبط بسيادة الدولة .

ولكن على المستوى الدولي لا يستخدم مصطلح السلطة القضائية والنموذج التطبيقي على ذلك هو نموذج **محكمة العدل الدولية** فقد أشارت المادة (١) من النظام الأساسي " أن محكمة العدل الدولية التي ينشئها ميثاق " الأمم المتحدة " هي بمثابة **الأداة القضائية** الرئيسية للهيئة .

وبالتالي فقد حدد النظام الأساسي للمحكمة إنها بمثابة **أداة** وليست **سلطة** ، ويرجع ذلك أن الأمم المتحدة وضحت هذا صراحة في المنشورات المعلنة عن **كيف تعمل الأمم المتحدة** ، ووضحت في هذه المنشورات إن أعضاء الأمم المتحدة بلدان ذات سيادة . والأمم المتحدة ليست حكومة عالمية ، وهي لا تضع قوانين . ولكنها توفر سبل المساعدة على حل النزاعات الدولية وصياغة السياسات المتعلقة بالمسائل التي تتعلق بكل الدول الأعضاء – كبيرها وصغيرها ، أغناها وأفقرها ، وذلك بما لها من آراء سياسية ونظم اجتماعية متباينة .

وحيث أن **النقل البحري** يعتبر مجالا من المجالات الاقتصادية المتخصصة فقد أشارت المادة (٢٦) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية " بأنة يجوز للمحكمة أن تشكل من وقت لآخر دائرة أو أكثر تؤلف كل منها من ثلاثة قضاة أو أكثر على حسب ما تقرره ، وذلك للنظر في أنواع خاصة من القضايا ، كقضايا **العمل** والقضايا المتعلقة بالترانزيت والمواصلات[٤٠] (الأمم المتحدة ٢٠٠٢).

وبالتالـــي فهـــناك سؤالين يجب أن يطرحا بخصوص موضوع التسوية القـــضائية وعلاقـــتهما بالتفاوض وهما : **هل تعتبر السلطة القضائية في الدولـــة أداة مساعدة لتحقيق أهداف الأركان الأساسية للتفاوض ؟ وهل تـــتحقق الأداة القضائية الدولية أهداف الأركان الأساسية للتفاوض على المستوى العالمي ؟**

والإجابـــة علـــى هاتـــين السؤالين يجب أن تكون ذات ارتباط بالمجالات الاقتصادية المتخصصة لان موضوع الدراسة يركز على مجال متخصص من هذه المجالات وذلك على النحو التالي :-

الإجابـــة علـــى الـــسؤال الأول : باعتبار أن السلطة القضائية هي بمثابة مصطلح مرتبط بالمستوى الوطني وان الأركان الأساسية للتفاوض العام قد ترتبط في طبيعة ممارستها العملية بالسلطة القضائية فيمكن للدراسة أن توضح نموذجين من الأركان الأساسية للتفاوض العام

مثل : التحكيم والوسيط . فبالنسبة **للتحكيم** يتضح أن السلطة القضائية لها دور في إنهاء العملية التحكيمية .

وسوف توضح الدراسة هذا الدور من خلال الاسترشاد برأي الدكتور " **إبراهيم نجيب** " حينما أشار أن قانون جمهورية مصر العربية رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ بإصدار قانون في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية قـــد اظهر بأنة بقرار من السلطة التشريعية التي تمارس عملها من خلال المحكمة المختصة بان يصدر قرار من هذه المحكمة بناء على طلب أحد أطـــراف الخصومة التحكيمية ويكون ذلك عندما يتعذر على المحكم أداء مهمـــته أو إذا انقطـــع عـــن أدائهـــا بما يؤدي إلى تأخير لا مبرر له في إجـــراءات التحكيم ولا يستطيع أطراف الخصومة الاتفاق على عزل هذا المحكـــم فـــيحق عندئذ لأي طرف أن يطلب من المحكمة المختصة إنهاء مهمة التحكيم بما يؤدي إلى انقضاء هذه الخصومة .

وإن جـــاز تجديـــدها ويوضح أيضا الدكتور " **إبراهيم نجيب** " انه إذا لم يـــصدر المحكم حكمة خلال الميعاد المحدد للتحكيم فإنه يجوز لأي طرف فـــي الخـــصومة أن يطلـــب من رئيس المحكمة المختصة أن يصدر أمر بـــتحديد ميعاد إضافي أو إنهاء إجراءات التحكيم وفي حالة الأمر بإنهاء إجـــراءات التحكيم فان كافة أثار اتفاق التحكيم تزول ، ويحق بعدئذ لأي طـــرف أن يـــرفع دعـــواه أمـــام المحكمـــة المختصة أصلا بنظر هذه الدعوى [٤١](**سعد -٢٠٠٢**).

أمـــا الدكتور " **فتحي والى** فيشير " أن السلطة القضائية في نموذج قانون التحكيم المصري لها دور في بطلان حكم التحكيم ويوضح ذلك بقوله " أن المـــادة (١/٥٣) من قانون التحكيم المصري قد وضحت دعوى بطلان أحكام المحكمين في الأحوال التالية :

_ **الحالـــة الأولى** _ إذا لم يوجد اتفاق تحكيم أو كان هذا الأتفاق باطلا أو قابلا للإبطال أو سقط بانتهاء مدته .

_ **الحالـــة الثانـــية** _ إذا كان أحد طرفي اتفاق التحكيم وقت إبرامه فاقد الأهلية أو ناقصها .

_**الحالـــة الثالـــثة** _ إذا تعذر على أحد طرفي التحكيم تقديم دفاعه بسبب عدم إعلانه إعلانا صحيحا بتعين محكم أو بإجراءات التحكيم أو لأي سبب آخر خارج عن إرادته .

_ **الحالـــة الـــرابعة**_ إذا اســـتبعد حكم التحكيم تطبيق القانون الذي اتفق الأطراف على تطبيقه على موضوع النزاع .

_ **الحالـــة الخامسة**_ إذا تم تشكيل هيئة التحكيم أو تعيين المحكمين على وجه مخالف للقانون أو لأتفاق الطرفين .

_ الحالة السادسة_ إذا وقع بطلان في حكم التحكيم ، أو كانت إجراءات التحكيم باطلة بطلانا أثر في الحكم ، وقد أضافت المادة (٢/٥٣) وتقضى المحكمـــة التي تنظر دعوى البطلان من تلقاء نفسها ببطلان حكم التحكيم إذا تضمن ما يخالف النظام العام في جمهورية مصر العربية .

ويضيف الدكتور " **فتحي والى** " انه وفقا للنص السابق بأنه ليس للمحكمة أن تقضى ببطلان حكم التحكيم من تلقاء نفسها إلا إذا كانت هناك دعوى بطلان مرفوعة أمامها من أحد أطراف خصومة التحكيم . ففي هذه الحالة إذا تبـــين للمحكمـــة أن هـــناك ســـببا لبطلان الحكم متعلقا بالنظام العام المصري غير السبب الذي استندت إليها الدعوى أو كان هو نفس السبب الذي استندت إلية الدعوى ، ولكن لم تتوافر الصفة أو المصلحة بشأنه فان المحكمة تقضى ببطلان حكم التحكيم لهذا السبب المتعلق بالنظام العام من تلقاء نفسها[٤٢]**(والى ٢٠٠٣)** .

وقد حاولت الدراسة الإجابة بشكل مختصر لكي تبرهن على أن السلطة القـــضائية علـــى المـــستوى الوطني تعتبر كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية التي ترتبط بأحد الأركان الأساسية للتفاوض العام وهو التحكيم وذلـــك مـــن خلال التجاء الأطراف إلى المحكمة المختصة أثناء خصومة التحكـــيم أو لبطلان التحكيم ، وذلك من خلال الاسترشاد بقانون التحكيم المصري .

وســـوف تحاول أيضا الدراسة استكمال إجابة السؤال لكي توضح دور الـــسلطة القـــضائية كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية لأحد الأركان الأخرى للتفاوض العام وهو **الوسيط** ، وذلك من خلال الاسترشاد بقانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، وعلى وجه الخصوص الأوراق التجارية باعتبارها اكثر النماذج تداول بين الممارسين للنشاطات الوظيفية المخـــتلفة المرتبطة بالوسيط في الجوانب الاقتصادية التجارية على سبيل

المثال في مجال النقل البحري (الشحن وأعمال المقاولات البحرية والصيانة ، وتموين السفن ، وغير ذلك من النشاطات المتعارف عليها في هذا المجال ، والتي تتداول بها الأوراق التجارية ، وسوف توضح الدراسة **ثلاثة أنواع من الأوراق التجارية هي : الكمبيالة ، والسندات لأمر ، والشيكات** وذلك فيما يلي :-

ـ النوع الأول ـ (الكمبيالة) :- تشتمل الكمبيالة على البيانات الآتية : كلمة " كمبيالة " مكتوبة في متن الصك وباللغة التي كتب بها ، أمر غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود ، اسم من يلزمه الوفاء (المسحوب علية) ، ميعاد الاستحقاق ، مكان الوفاء ، اسم من يجب الوفاء له أو لأمره(المستفيد) ، وتاريخ ومكان إصدار الكمبيالة ، توقيع من أصدر الكمبيالة (الساحب) على نحو مقروء[٤٣]**(مادة٣٧٩ قانون التجارة١٩٩٩).**

والصك الخالي من أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة من هذا القانون لا يعد كمبيالة إلا في الحالات آلاتية : إذا خلت الكمبيالة من بيان الاستحقاق اعتبرت مستحقة الوفاء لدى الاطلاع عليها .

وإذا خلت من بيان مكان الوفاء اعتبر المكان المبين بجانب اسم المسحوب علية مكان الوفاء وموطنا للمسحوب علية في نفس الوقت وإذا خلت من بيان مكان الإصدار اعتبرت صادرة في المكان المبين بجانب توقيع الساحب[٤٤]**(مادة٣٨٠ قانون التجارة ١٩٩٩).**

ـ النوع الثاني ـ (السند لأمر) :- يشتمل السند لأمر على البيانات آلاتية : شرط الأمر أو عبارة " سند لأمر" أو أي عبارة أخرى تفيد هذا المعنى مكتوبة في متن السند باللغة التي كتب بها ، تعهد غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود ، تاريخ الاستحقاق ، مكان الوفاء ، اسم

من يجب الوفاء له أو لأمر (المستفيد) ، تاريخ ومكان إنشاء السند ، توقيع من أنشأ السند (المحرر)[٤٥] **(مادة٤٦٨ قانون التجارة ١٩٩٩) .**

والصك الخالي من أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة لا يعتبر سندا لأمر إلا في الأحوال الآتية : إذا خلا السند لأمر من بيان ميعاد الاستحقاق اعتبر واجب الوفاء لدى الاطلاع ، وإذا خلا السند لأمر من بيان مكان الوفاء أو موطن المحرر اعتبر محل إنشائه مكانا للوفاء به وموطنا لمحرره ، وإذا خلا السند لأمر من بيان مكان إنشائه اعتبر منشأ في المكان المبين بجانب اسم المحرر[٤٦]**(مادة٤٦٩ قانون التجارة ١٩٩٩).**

_ **النوع الثالث _ (الشيك) :-** كلمة شيك مكتوبة في متن الصك وباللغة التي كتب بها ، أمر غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود مكتوبا بالحروف والأرقام ، اسم البنك المسحوب عليه ، مكان الوفاء تاريخ ومكان إصدار الشيك ، اسم وتوقيع من أصدر الشيك الصك الخالي من أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة من هذا القانون لا يعتبر شيكا إلا في الحالات الآتية :

إذا كان الشيك خاليا من بيان مكان الوفاء اعتبر مستحق الوفاء في المكان الذي يوجد به المركز الرئيسي للبنك المسحوب علية ، وإذا خلا الشيك من بيان مكان إصداره اعتبر أنه صدر في موطن الساحب وفى الوقت الراهن اصبح هناك ما يسمى بالشيك المسطر أي وضع سطرين أعلى الشيك لضمان صرفه في تاريخ استحقاقه [٤٧]**(مادة ٤٧٤قانون التجارة١٩٩٩) .**

وقد حاولت الدراسة توضح أهم ثلاث أنواع متداولة من الأوراق التجارية بأسلوب مؤجر في الجوانب الاقتصادية التجارية في محيط الممارسات المختلفة للوسيط . لأنه يحدث في بعض الأحيان منازعات

علـــى تلـــك الأوراق بين الأطراف أثناء التفاعلات التجارية ، وبالتالي تـــصبح للـــسلطة القـــضائية دور أو تصبح كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية بين الأطراف المتنازعة طبقا للقوانين الوطنية .

أمـــا بالنسبة لباقي الأركان الأخرى للتفاوض العام فان السلطة القضائية تصبح أداه في التسوية القضائية طبقا لكل حالة تتطلب تدخل القضاء بناء علـــى طبيعة التفاعلات التي يمكن أن تتطلب وجود أداه مساعدة لتدفيق غـــرض هـــذه الأركان ، وعلى سبيل المثال ، وليس الحصر في التوفيق فيحـــتاج فـــي بعـــض الأحيان الاستعانة بالقضاء الإداري خصوصا في الموضوعات المرتبطة بمجالات العمل الإدارية من اجل تحقيق الأغراض المطلوبة ، وفيها يلجأ الأفراد إلى القضاء الإداري لمحاولة الحصول على التسوية القضائية .

إجابة السؤال الثاني : الواقع أن الأداة القضائية الدولية يمكن أن تحقق في بعـــض المجـــالات المتخصصة أهداف الأركان الأساسية للتفاوض على المـــستوى العالمـــي ، وســـوف تقتـــصر الدراسة على تناول نموذج من المجـــالات المتخصصة وهو **النموذج البحري** ، وسوف توضح الدراسة الإجابة على ذلك السؤال من خلال بعض مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وذلك على النحو التالي :-

قـــد وضـــحت المـــادة (٢٧٨) الفقرة (١) تصبح الدولة ، عند توقيعها أو تـــصديقها علـــى هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك حـــرة فـــي أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالـــية لتـــسوية المـــنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها : البند (أ) المحكمة الدولية لقانون البحار ، البند (ب) محكمة العدل الدولية ، البـــند (ج) محكمـــة تحكـــيم ، وقد أشارت الفقرة (٦) بأنه يظل الإعلان الصادر بموجب الفقرة (١) نافذ لمدة ثلاثة اشهر بعد ايداع إشعار الإلغاء

لـدى الأمـين العـام للأمم المتحدة ، وقد وضحت الفقرة (٨) بأنة تودع الإعلانـات والإشعارات لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يرسل نسخاً منها إلى الدول الأطراف .

وقـد أظهرت المادة (٢٨٨) الفقرة (١) بأنة يكون لأي محكمة مشار إليها فـي المادة (٢٨٧) اختصاص في أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبـيقها أحـيل إليها وفقاً لهذا الجزء ، أما الفقرة (٢) فقد وضحت أيضا بأنة يكون لأي محكمة مشار إليها في المادة (٢٧٨) اختصاص كذلك في أي نـزاع يـتعلق بتفسير أو تطبيق اتفاق دولي ذي صلة بأغراض هذه الاتفاقـية ، يحـال إليها وفقاً للاتفاق ، وفي الفقرة (٣) أشارت أيضا بأنة يكون لغرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار . أو لأية غرفة أو محكمة تحكيم أخرى والفقرة (٤) أظهرت بأنة في حالة نشوء خلاف حول ما إذا كانت محكمة ذات اختصاص يحسم الأمر بقرار تتخذه تلك المحكمة .

وبالتالي فقد اتضح فيما سبق أن الأداة القضائية الدولية يمكن أن يكون لها دخـل فـي التـسوية القضائية في بعض المجالات المرتبطة بالأركان الأساسـية للتفاوض على المستوى العالمي ، وكان على سبيل الاسترشاد لهذه المجالات _ المجال البحري عالميا _ وذلك من خلال توضيح بعض مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

٦.٤ خاتمة الفصل الرابع:

قد تناول هذا الفصل الأركان الأربعة (التحكيم، والوسيط، والتوفيق والتحقيق) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام، والتي تم اقتراحها في الفصل الثاني من الدراسة(*). وذلك بالإضافة إلى الركن المساعد وهو التسوية القضائية، وقد تناول هذا الفصل تلك الأركان من خلال خمسة عناصر أساسية.

فقد تناول **العنصر الأول** الركن الثاني من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو **التحكيم**: وذلك من خلال (التعريف بالتحكيم) باعتباره وسيلة لتسوية المنازعات من خلال الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة، وقد تناولت الدراسة أيضا (مميزات التحكيم) باعتباره وسيلة تساعد على الابتعاد عن إجراءات التقاضي المطولة، والتي تساعد على سرعة الفصل في المنازعات وحرية اختيار المحكمين وبالإضافة إلى ذلك حاولت الدراسة توضيح المقصود (بالمحكم) باعتباره شخصية تفاوضية يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم، وهذه السلطة مصدرها المباشر اتفاق التحكيم.

ثم تناولت الدراسة الفروق الموضوعية بين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر وذلك من خلال نماذج متواجدة تمارس هذه النوعية من التحكيم البحري.

وقد استرشدت الدراسة بثلاث نماذج من التحكيم البحري المؤسسي هي: غرفة التحكيم البحري بباريس، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري، واللويدز للتحكيم البحري، ثم استرشدت الدراسة بنموذجين من التحكيم البحري الحر وهم: اتحاد المحكمين البحريين بلندن واتحاد المحكمين البحريين بنيويورك، ثم سعت الدراسة في تناول بعض المعاهدات

والاتفاقيات الدولية والأعراف في مجال التحكيم البحري ، ثم وضحت الدراسة علاقة التحكيم البحري بالأمن الاقتصادي البحري ، وعلى سبيل المثال السرية في المعاملات التجارية البحرية وغيرها من الأمور المرتبطة بحركة التجارة الدولية البحرية .

ثم تناولت الدراسة **العنصر الثاني** الركن الثالث من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو **الوسيط** : وقد حاولت الدراسة إظهار مصطلح الوسيط من خلال البحث في القوانين العربية مثل القانون الفلسطيني والأردني والمصري والإماراتي ، والتي تناولت تلك المصطلح من خلال توضيح المعاني المتداولة عنة في الممارسات العملية وأيضا من خلال البحث في تلك القوانين عن التنظيم المؤسسي المرتبط بتلك المصطلح .

وقد اتضح أن مصطلح الوسيط في المجال الاقتصادي يمكن أن يؤدي إلى معنى الوكيل التجاري أو الوسيط التجاري ، ويمكن أن يترابط هاتين المصطلحين بالوكالة التجارية بمختلف تخصصاتها ، وباعتبار أن الوسيط كركن مقترح في هيكلية التفاوض العام ، وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة ومجال الأمن الاقتصادي البحري يعتبر في نطاق هذه المجالات .

فكان على الدراسة ضرورة استطلاع طبيعة الوسيط البحري من خلال مقابلة مع الممارسين لهذا العمل ، وقد اتضح أن الوكيل البحري يعتبر أساس ممارسته العملية كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطان البحرية ، وأيضا بين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدرين بمختلف تخصصاتهم وأيضا أعمال الشحن والتفريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة.

ويمكـــن أيضا أن يطلق مصطلح الوسيط الملاحي على السمسار الملاحي الـــذي يعمل كوسيط في بيع وشراء السفن من خلال عملة كوكيل ملاحي أو ممارسة هذا العمل بأسلوب مستقل عن التوكيلات الملاحية . ثم تناولت الدراســـة الآراء البحثية عن تطوير عمل الوكلاء الملاحيين ، وذلك من خلال الآراء التي تم مناقشتها في مؤتمر القاهرة البحري مارينز ١٩٩٩ ، وكـــان من ابرز توصيات تلك الآراء البحثية هي ضرورة ملاحقة الجديد والمـــستحدث فـــي تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتسويق الملاحي الإلكتروني من اجل زيادة جذب المتعاملين مع التوكيلات الملاحية .

آمـــا **العنصر الثالث** فقد تناول الركن الرابع من الهيكلية المقترحة لمفهوم الـــتفاوض العـــام وهـــو **التوفـــيق** : وقد وضحت الدراسة فكرة التوفيق التجاري والإداري من خلال ما ورد بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولـــي فـــي الـــدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ ، والذي وضح أن التوفيق يرتبط بكافة الخدمات المرتبطة بالمشاريع التجارية والصناعية ، وباعتـــبار أن صـــناعة الـــنقل البحري تعتبر ذات بعد صناعي وتجاري ومرتبطة أيضا بتقديم الخدمات المتنوعة فقد ركزت الدراسة على وسائل التوفـــيق فـــي ســـد العجز في الكوادر البحرية في مجال النقل التجاري البحري ، وأيضا من خلال كيفية التوفيق في إيجار السفن .

ثـــم تـــناولت الدراســـة **العنصر الرابع** وهو الركن الخامس من الهيكلية المقتـــرحة لمفهـــوم التفاوض العام وهو **التحقيق**: وذلك بتوضيح نوعين أساســـيين مـــن التحقيق التفاوضي هما : تحقيق تقصى الحقائق ، والثاني تحقـــيق دراســـات الجدوى ، وقد تناولت الدراسة نموذج تحقيق تقصى الحقائق من خلال التحقيق في الحوادث البحرية . آما النوع الثاني تحقيق دراســـات الجـــدوى ، وذلـــك من خلال تناول عناصر دراسات الجدوى المـــرتبطة بتـــشغيل السفن وأيضا المرتبطة بالبضائع على متن السفن ،

ودراسات الجدوى المرتبطة بسلامة السفن والمواقف الطارئة ورفع كفاءة الأفـراد فـي الشركات الملاحية ، وأيضا المرتبطة بقطع الغيار والوقود والزيوت والشحومات للسفن .

أمـا **العنـصر الخـامس** والأخير من هذا الفصل فقد ركز على **التسوية القـضائية** .: باعتـبارها ركن مساعد للأركان الأساسية المقترحة لهيكلية الـتفاوض العـام ، وقـد قصدت الدراسة أن تفرق بين مصطلح السلطة القـضائية والأداة القـضائية باعتبار أن السلطة القضائية ترتبط بالقوانين الوطنـية . آمـا الأداة القـضائية فترتبط بالمجال الدولي ذات الارتباط بالاتفاقيات الدولية والقانون الدولي ، وقد تناولت الدراسة نماذج عن دور الـسلطة القـضائية المـرتبطة بالمستوى الوطني والتي تم تطبيقها على ركنيـين أساسـيين مـن أركان التفاوض العام وهما التحكيم والوسيط . فالنـسبة للتحكيم فقد أوضح الفقهاء أن المحكمة المختصة لها دور أساسي فـي دعـوى بطلان حكم التحكيم . آما بالنسبة للوسيط فقد وضح قانون الـتجارة المصري رقم ١٧لسنة ١٩٩٩ وعلى وجه الخصوص الأوراق التجارية مثل الكمبيالة والسندات لأمر والشيكات .

أما على المستوى الدولي والمرتبط بالمجال البحري العالمي فقد استرشدت الدراسة بكيفية ممارسة الأداة القضائية من خلال بعض المواد التي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي أظهرت دور تلـك الأداة فـي تسوية المنازعات مثل المحكمة الدولية لقانون البحار ، ومحكمة العدل الدولية ، ومحكمة التحكيم .

٤ـ٧ هوامش الفصل الرابع :

(*) **مفهـــوم ســـلطان الإرادة : قـــد ورد هذا المفهوم في دورة إعداد المحكمين** المنعقدة في الفترة من ٢٠٠٢/١٠/٢٦ إلى ٢٠٠٢/١١/٤ بمركـــز الدراســـات والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي **حضرها الباحث : اشرف سليمان** . فقـــد أشـــار الدكـــتور : إبـــراهيم احمد إبراهيم : أن أول الفقهاء والمفكرين الذين تناولوا هذا المفهوم هو الدكتور : محســـن شـــفيق . صاحب مؤلف (التحكيم التجاري الدولي) الذي نشر عام ١٩٩٧ ، دار النهضة العربية .

(١) محـــسن شـــفيق ، التحكـــيم التجاري الدولي ، دار النهضة العربية ١٩٩٧،ص٢٠

(٢) محمـــد أبـــو العينين ، المبادئ القانونية التي يقوم عليها التحكيم في الـــدول العـــربية والأفريقية ، بحث منشور : مجلة التحكيم العربي ، العدد (١) ، ١٩٩٩ ، ص٨

(٣) علـــى صـــادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الاسكندرية الطبعة (١٢) : منشأة المعارف ، بدون سنة نشر ،ص٧٤٢.

(٤) وجـــدي راغـــب فهمـــي ، مفهوم التحكيم وطبيعته ، الكويت : ندوة التحكيم في كلية الحقوق ، بدون سنة نشر ، ص٤.

(٥) المحكمـــة الدســـتورية العلـــيا المـــصرية ، الحكـــم الصادر بجلسة ١٩٩٤/١/١٨ ، الطعن رقم ٨٨٦لسنة ٣٠ق.

(٦) **انظـــر الملاحق** : الملحق (٤-١) نموذج لمشارطة تحكيم تجاري من إعداد الباحث .

(٧) منـــشورات المكـــتب العربي للقانون محامون ومستشارون " Arab Office for low Lawyers & Consultants"

(٨) خالـــد محمـــد القاضـــي ، موســـوعة التحكيم التجاري الدولي : في مـــنازعات المـــشروعات الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث أحكـــام القـــضاء المـــصري ، القاهـــرة : دار الشروق ، ٢٠٠٢ ، ص١٠٢.

(٩) خالـــد محمـــد القاضي ، موسوعة التحكيم التجاري الدولي ، مرجع سابق ، ص١٠٣ .

(١٠) احمـــد قسمت ، أبو العلا علي ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، القاهرة : دار أبو المجد ، ٢٠٠٢، ص٢٢.

(١١) احمـــد قسمت ، أبو العلا على ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، مرجع سابق ، ص١٣.

(١٢) احمد قسمت ، أبو العلا على ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٢.

(١٣) احمد قسمت ، أبو العلا على ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٤.

(١٤) احمد قسمت ، أبو العلا على ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٥.

(١٥) عاطـــف محمـــد الفقـــي ، التحكيم في المنازعات البحرية : دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام. قانـــون التحكـــيم المـــصري في المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ ، القاهرة: دار النهضة العربية ، ١٩٩٧ ، ص ٨٥.

(١٦) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٢.

(*) ملحوظة : من المعروف أن غرفة التجارة الدولية International Chamber of Commerce(ICC) هـــو المـــسمى المتداول عنها

باللغة الإنجليزية ، ولكن الدراسة تناولته باللغة الفرنسية كما هو وارد في مؤلف الدكتور عاطف محمد الفقي .

(١٧) عاطـــف محمـــد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٥ .

(*)**اللـــويدز للتحكيم البحري** : بدأ التحكيم البحري في صورته الحديثة مـــنذ القـــرن الرابع عشر عندما ازدهرت التجارة الخارجية وسياسة التـــصدير والاستيراد عن طريق البحر ، وفي حوالي القرن الخامس عـــشر والسادس عشر نشأت مجموعة من المؤمنين الذين جمع بينهم مقهـــى فـــي لندن ، ولم تكن تربطهم رابطة عمل مشتركة أو رابطة رسمية ولكن جمعهم هذا المقهى المملوك EDWARD LOYDS ثـــم تطور وضع هذه المجموعة من المؤمنين في القرن السابع عشر وبـــدءوا يتـــبادلون فـــي المقهى المذكور الأخبار عن حالة التجارة البحـــرية ومخاطرها ، ومن هنا انبثقت Lloyd's ، واصبح لها وكـــيل عن كل قطر وميناء هام في العالم وذلك منذ حوالي ثلاثمائة عام .

وقـــد ســـاعد على قوة نفوذها وانتشار خدماتها الحالة الاقتصادية التي كانت تسود بريطانيا في ذلك الوقت إذا كانت لها عملة قوية ذات قـــبول فـــي العالم كله ، وقد ظلت دول أوروبا بما فيها فرنسا تؤمن على المخاطر البحرية في لندن . وظل هذا الوضع سائدا حتى نهاية القرن التاسع عشر ، وبداية القرن العشرين عندما كانت لندن مركز التأمـــين والتجارة والبنوك وفى عام ١٨٨٠ نشأت في لندن المحكمة الـــتجارية كفـــرع من المحكمة العليا الإنجليزية ، واختصت بقضايا الـــتجارة البحرية والبنوك والتأمين ، ونشأ بالتدريج فرع خاص في المحكمة لدعاوى التحكيم التي نشأت نتيجة الشرط الاختياري الوارد

في العقود البحرية بحسم المنازعات الناشئة عنها عن طريق التحكيم وكان هذا الفرع الخاص للمحكمة العليا الإنجليزية يتم التظلم إليه من أحكـــام التحكـــيم كما كان يلجأ إليه إذا لم يتعاون أحد الأطراف في إجراءات التحكيم .

_ المـــصدر _ : (**محاضرة التحكيم في المنازعات البحرية**) التي ألقاهـــا **الدكـــتور كمال حمدي** في دورة إعداد المحكمين المنعقدة في الفتـــرة مـــن ٢٦/١٠/٢٠٠٢ إلـــى ٤/١١/٢٠٠٢ بمركز الدراسات والـــبحوث والخـــدمات القانونـــية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي **حضرها الباحث : اشرف سليمان** .

(١٨) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٨ .

(١٩) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٠١ .

(٢٠) عاطف محمد الفقي ، نفس المرجع السابق ، ص ١٠٧ .

(٢١) عاطف محمد الفقي ، نفس المرجع السابق ، ص ٥١٦ .

(٢٢) عاطف محمد الفقي ، نفس المرجع السابق ، ص ٥٠٩.

(*) انظر : الفصل الأول مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

(٢٣) انظـــر إلى شبكة الإنترنت : القانون رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ " بشأن تنظـــيم أعمـــال الـــوكلاء التجاريين " ، المادة (١) ، الفصل الأول الـــسلطة الوطنـــية الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني على العنوان الآتي:-

http://www.pnic.gov.ps/arabic/law/law_26.html

(٢٤) انظـــر إلـــى شبكة الإنترنت : القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريـــين رقـــم (٢٨)لـــسنة ٢٠٠١ ، المنشور بالجريدة الرسمية الأردنـــية رقـــم :٤٤٩٦، بتاريخ ٢٠٠١/٧/١٦ ، ص ٢٧٨٥ على العنوان الآتي:-

www.arablaw.org/Download/Commercial_Agents_Law_Jo.doc

(٢٥) انظـــر : القانون المصري رقم (١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظـــيم أعمـــال الوكالات التجارية ، القاهرة : الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، ٢٠٠٠ ،ص ص ٢-٤

(٢٦) انظـــر إلـــى شـــبكة الإنترنت : القانون الاتحادي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية ، دولة الإمارات العربية المادة رقم (١) على العنوان الآتي :-

http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arabic/a_concerning_org.htm

(*) **المهـــندس هـــشام احمـــد عبد الله** : المدير العام للمكتب المصري للاستشارات البحرية (ايمكو) Egyptian Maritime Consultant office (EMCO) ، وعضو منظمة BIMCO .

(٢٧) **مقابلة الباحث** : اشرف سليمان مع **المهندس** هشام احمد عبد اللة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ .

(٢٨) عـــبد العزيـــز قريطم ، التوكيلات الملاحية والخصخصة ، مؤتمر القاهرة البحري مارينز٤ منجزات النقل البحري المصري وتحديات القـــرن الواحد والعشرين : مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات ، ١٧-١٩يونية١٩٩٩ : مقرر المؤتمر ، ص ٨

(٢٩) محمد إبراهيم موسى ، التوفيق التجاري الدولي ، الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٥،ص ٣٤

(٣٠) تقرير الأمين العام : لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الرابعة والثلاثون ، نيويورك : الأمم المتحدة في ٢١/٥/ ٢٠٠١ (تسوية المنازعات التجارية) إعداد أحكام موحدة بشأن : التشكيل الكتابي لاتفاقات التحكيم وتدبير الحماية المؤقتة ، والتوفيق .

(*) **الربان عبد العزيز أبو قنديل** : عميد بحري متقاعد ، عضو منظمة BIMCO وعضو الجمعية العربية للملاحة .

(٣١) عبد العزيز أبو قنديل ، مشكلة العجز في الكوادر البحرية "من مشاكل النقل البحري العالمي " ، بحث مترجم عن مجلة BIMCO REVIEW ، الاسكندرية ، سلسلة قرات لك ، الجمعية العربية للملاحة ،بتاريخ ١٦/١١/١٩٩٩ .

(٣٢)محمد بازينة ، إيجار السفن وواجبات الربان، الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد ١٧، ديسمبر ٢٠٠٢ ، ص٨.

(٣٣) **هذا الرأي** : اضافة الدكنور ربان مدحت خلوصى أثناء مطالعة الدراسة (ديسمبر ٢٠٠٥- مارس ٢٠٠٦).

(٣٤) اشرف أنور جرجس ، ورشة عمل المديرين " كيف تكون مديرا متميزا " هيئة كير الدولية ، جمهورية مصر العربية ،٢٠٠٢.

(٣٥) انظر الملاحق : المحلق (٤-٢) وثيقة توضح المعلومات الهامة للتحقيق وتحليل الحوادث البحرية .

(٣٦) حسين جميل الهرميل ، ورقة بحثية موضوعها الوضع الراهن لتحليل وتحقيق الحوادث البحرية في ندوة الصندوق الأسود بحرياً الاسكندرية : الجمعية العربية للملاحة في ٢٥اكتوبر ١٩٨٧ .

(*) **الدكـــتور ربـــان مدحت عباس خلوصى** : محكم بحري ، ومساعد عمـــيد كلية النقل البحري لشئون العلاقات الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(٣٧) **الاقتباس من** : مدحت عباس خلوصى ، السفينة والقانون البحري ، الاسكندرية : الشنهابي للطباعة والنشر ، ٢٠٠١ ،ص١٣٠

(*) **الدكـــتور محمـــد شفيق ميرا** : أستاذ غير متفرغ بالأكاديمية العربية للعلـــوم والتكنولوجـــيا والنقل البحري ، وخبير نقل بحري وموانى ولوجيستسات.

(٣٨) محمـــد شفيق ميرا ، تسويق خدمات الأسطول التجاري المصري الاسكندرية : منشورات مؤتمر الاتجاهات الحديثة في تسويق خدمات النقل البحري ١٤-١٥اكتوبر ٢٠٠٢ ، ص ٢٣

(٣٩) **الاقتـــباس مـــن** : طـــلال الشواربي ، عادل السيد عطية ، قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها ، الاسكندرية : الشنهابى للطباعة والنشر ١٩٩٩ ، ص ٢٩٢

(٤٠) انظـــر : النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، الأمم المتحدة : منشورات إدارة شئون الأعلام بالأمم المتحدة ، ٢٠٠٢

(٤١) المصدر : محاضرة للدكتور/ إبراهيم نجيب سعد : **موضوعها " إجـــراءات خـــصومة التحكيم " دورة إعداد المحكمين** المنعقدة في الفتـــرة مـــن ٢٠٠٢/١٠/٢٦ إلـــى ٢٠٠٢/١١/٤ بمركز الدراسات والـــبحوث والخـــدمات القانونـــية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية **والتي حضرها الباحث**

(٤٢) المصدر : محاضرة للدكتور/ فتحي والي : موضوعها " الطعن في حكم التحكيم " في دورة تحكيم (٣) المنعقدة في الفترة من ٢٠٠٣/١٠/١١ إلى ٢٠٠٣/١٠/٢٢ بمركز الدراسات والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي حضرها الباحث .

(٤٣) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع – الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول – الكمبيالة) المادة (٣٧٩) ، القاهرة : الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، ٢٠٠٣ ص١٠٠

(٤٤) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع – الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول – الكمبيالة) المادة (٣٨٠) ، مرجع سابق ، ص ١٠٠

(٤٥) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع – الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول – الكمبيالة) المادة (٤٦٨) ، مرجع سابق ، ص ١٠٠.

(٤٦) القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع – الأوراق التجارية) ، (الفصل الثاني – السند لأمر) المادة (٤٦٩) ، مرجع سابق ، ص ١٢٧ .

(٤٧) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع – الأوراق التجارية) ، (الفصل الثالث – الشيك) المادة (٤٧٤) ، مرجع سابق ، ص ١٢٩ .

(*) انظر الفصل الثاني من الدراسة : الشكل (٢-٢) شكل مقارن يبين الجذور الأولى لعمليات التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام .

الفصل الخامس
المهارات التفاوضية
و
مفاهيمها الأساسية

تمهيد :-

تعتبر المهارات التفاوضية بمثابة إمكانيات فكرية يستطيع كل فرد اكتنازها حتى يصبح خبير مفاوضات في مختلف المجالات المتخصصة . لان المهارة تكتسب من خلال التعليم والتدريب المستمر والتفاعلات التفاوضية الناجحة البناءة التي يمكن أن تحقق الأهداف المنشودة والمرغوبة .

وسوف تسعى الدراسة من خلال هذا الفصل لتناول الكيفية التي من خلالها يستطيع خبير المفاوضات تنمية مهاراته التفاوضية ، وذلك من خلال التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

وسوف تحاول الدراسة أيضا من خلال هذا الفصل توضيح الأبعاد الاجتماعية المرتبطة بتنمية المهارات التفاوضية ، وسوف تسعى أيضا أن تتناول بعض المفاهيم الأساسية المرتبطة بالمهارات التفاوضية، وذلك من خلال العناصر التالية :-

٥-١ التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

٥-٢ الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

٥-٣ المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية .

٥-٤ خاتمة الفصل الخامس

١.٥ التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية:

أ ـ التقويمات الاقتصادية لتنمية المهارات التفاوضية:

ترتبط التقويمات الاقتصادية لتنمية المهارات التفاوضية من وجهة نظر الدراسة ببعض التقويمات الأساسية التي يمكن وضع تصور لها على النحو التالي :-

_ **التقويم الأول** _ (**أهمية القرارات**) تبرز أهمية القرارات في العمليات التفاوضية خصوصا في المجالات الاقتصادية المتخصصة لأنها قد شهدت في الأوقات الراهنة تغيرات واسعة وملحوظة في أساليب العمل التفاوضي وطرق الإنتاج وأداء الخدمات في تلك المجالات ، ويرجع ذلك إلى أهمية القرارات التي اتخذت للاستفادة من كل هذه التطورات التي تحدثها العمليات التفاوضية ، ويرجع ذلك إلى الحاجة المتزايدة أمام المنشآت والمؤسسات والمنظمات المتخصصة في تلك المجالات إلى زيادة الإدراك للأساليب الحديثة التفاوضية التي يكون لها تأثير على نمو المشروعات المختلفة .

وبالإضافة إلى ذلك الاستفادة من كل علم معاصر وأبحاث ودراسات متخصصة في تلك المجالات ، والتي يمكن أن يكون لها فائدة على تطوير كل مجال متخصص ، لان عملية اتخاذ القرارات تعتبر عملية اجتماعية ترتبط أساسا بكافة الأبعاد الإدارية وهذه العملية هي بمثابة مقدار النجاح الذي يمكن أن تحققه أية منشأة ، وهى التي تحدد قدرة وكفاءة الإدارة على ممارسة عملية اتخاذ القرارات بنجاح . لان القرارات التي تنتج عن المفاوضات المتخصصة ترتبط في صدورها بالتخطيط والتنظيم والتوجيه والرقابة لمراحل التنفيذ المختلفة ، ولهذا السبب فان أهمية تقيم القرارات تؤدي إلى تحقيق أهداف العمليات التفاوضية[١](**المصرى ٢٠٠٠**) .

_ **التقويم الثاني** _ (**الاستراتيجية الملائمة**) ويقصد بها الإطار العام أو الخطط العريضة التي ترسمها السياسة التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة ، والتي تساعد على الانتقال من حالة عدم الاتفاق إلى الاتفاق ، وتختلف **الاستراتيجية** عن **التكتيك** الذي يعنى الاستخدام الصحيح للوسائل المتاحة لتحقيق الأهداف .

ولكـــي يتم استخدام هذه الوسائل استخداما صحيحاً لا بد وان تكون هذه الوســـائل موزعة وفقاً لخطة استراتيجية جيدة الأعداد من شأنها أن تمكن واضـــع التكتـــيك من استغلال جميع الوسائل التي تحت تصرفه استغلالاً حسناً وينبغي أن تقوم الاستراتيجيات التفاوضية طبقا لأنواع المفاوضات فـــي المجـــال الاقتصادي المتخصص التي تضمن التكامل والتوازن بين رأس المال البشري ورأس المال المادي[٢](خاطر١٩٩٣).

وعلى الرغم من ذلك فهناك مشاكل تواجه تحديد الاستراتيجيات الملائمة ، وذلـــك لعـــدم وجود اتفاق حول النموذج الأمثل لوضع الاستراتيجيات ، والواقع أن الكتابات والأبحاث في هذا المجال قد وضحت _ **ثلاث نماذج أساســية** _ لوضـــع الاستراتيجيات وكل نموذج من هذه النماذج يعكس اخـــتلافاً فـــي رؤيـــة الاســـتراتيجية وكـــذلك اخـــتلافاً في كيفية وضع الاســـتراتيجية الملائمـــة ، وهذه النماذج هي : النموذج الخطى Linear Model الـــنموذج الكيفـــي Adaptive Model الـــنموذج التفسيري Interpretive Model **(Chaffee1995)**[٣].

ويمكن للدراسة أن توضح الفروق بين هذه النماذج الثلاثة وذلك فيما يلي :-

_ **الـــنموذج الأول** _ (**الـــنموذج الخطـــى**) وفقـــاً لهـــذا الـــنموذج فان الاستراتيجية تتضمن تحديد بعض الأهداف والتي تستلزم تخصيص موارد مـــتاحة لتحقـــيقها ، ومـــن هـــذا المـــنطلق فان النموذج الخطي لتكوين الاســـتراتيجيات يعنـــى فـــي المجال التفاوضي القيام بوضع الأهداف ثم وضـــع الخطط كوسيلة لتحقيق هذه الأهداف والقيام باتخاذ القرارات التي تتوافق مع هذه الأهداف ، وفي ظل هذا فان عملية اتخاذ القرارات ينظر إلـــيها على إنها عملية تحليلية ، والتي تتضمن اختيار تصرفٍ واحد من بدائل التصرفات المتاحة ، والعمل على وضع هذا التصرف موضع التنفيذ الفعلي .

ـ النموذج الثاني ـ (**النموذج التكيفي**) ويعد النموذج التكيفي نتاجاً طبيعياً لتبسيط الأمور من خلال تلك الافتراضات التي يعتمد عليها النموذج الخطى ، ولذلك فان النموذج التكيفي يفترض وجود علاقة اكثر تعقيداً بين **العملية التفاوضية** وبين **طبيعة بيئة العمل** ، ويتفق أصحاب النموذج التكيفي على أن الرؤية الاستراتيجية هي محاولة لوجود درجة من التماثل بين الموارد وبين المهارات التفاوضية وبين درجة عدم التوافق مع طبيعة بيئة العمل المرتبطة بطبيعة العملية التفاوضية ، والواقع أن وجهة نظر النموذج التكيفي للتخطيط الاستراتيجي التفاوضي إما أن تكون **وجهة نظر تأثيرية** Proactive أو **وجهة نظر رد الفعل** Reactive ووفقا لوجهة **النظر الأولى** فهي ترى بأن العملية التفاوضية يجب أن تعمل بحيث تؤثر على تغيير بيئة العمل المرتبطة بالعملية التفاوضية ، وهي تعتبر أحد المدخلات التي يمكن أن تواجه نمط التغيير في البيئة . أما **وجهة النظر الثانية** فهي ترى بان العملية التفاوضية تنتظر وترجو حدوث التغيير في بيئة العمل ثم تقوم ببناء استراتيجيات من اجل تحقيق هذا الهدف .

ـ **النموذج الثالث** ـ (**النموذج التفسيري**) يحاول النموذج التفسيري أن يعطي بعداً اكثر عمقاً للنموذج التكيفي من خلال الاستعانة بالمفاهيم والكتابات التي تساعد على وضع الاستراتيجية التفاوضية التي تؤثر على تكوين اتجاهات إيجابية ، والتي تساهم على بناء أو تنفيذ الاستراتيجيات المتخصصة ، وذلك لتحقيق النتائج التي ترغب العملية التفاوضية في إنجازها ، والواقع أنه وفقا لهذا النموذج فان دور المفاهيم يساعد على توضيح وتفسير المعاني المحددة المرتبطة بالعملية التفاوضية لان المعلومات المرتبطة بالعملية التفاوضية ليست هي فقط المفتاح الرئيسي للعملية التفاوضية ، وإنما المفاهيم النظرية لها دور إيجابي أيضا في التفسير الاستراتيجي للعملية التفاوضية[٤]**(السيد ٢٠٠٠)**.

_ الـــتقويم الـــثالث _ (**تحسين بيئة العمل**) تعتبر بيئة العمل هي البيئة المـــرتبطة بالعملية التفاوضية المرتبطة بالمجال الاقتصادي المتخصص. لان بيـــئة العمل هي المحيط التفاعلي لأي عملية تفاوضية ، ولكي تنجح هـــذه العملـــية يجـــب أن تتحسن بيئة العمل بأبعادها المختلفة لتتوافق مع الجهـــود المـــبذولة فـــي المفاوضات باستراتيجيتها المختلفة في المجالات الاقتـــصادية المتخصـــصة ، ومـــن ابرز هذه التحسينات **تطوير القوانين والتشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية** لان التطوير يساعد علـــى تحقـــيق الـــتوازن الدقـــيق الذي يحكم العلاقة بين طرفي العملية التفاوضية وبين المجال الاقتصادي المتخصص .

وتـــرتبط أيضا عملية التحسين **بالانضباط المهني** لأنة يساعد على تطوير الكفـــاءة الفنـــية في مختلف القطاعات الاقتصادية ، وكذلك توفير **قاعدة البيانات** التي تؤدى إلى دعم العمليات التفاوضية بالمعلومات المتخصصة وأيضا **الاستفادة من البحث العلمي** لأنه يجب ألا ننظر إلى أنشطة البحث العلمـــي علـــى أنها نوع من الترف بل أن للبحث العلمي دور كبير في تطويـــر مـــيادين الأنظمـــة التفاوضـــية المرتبطة بالمجالات الاقتصادية المتخصصة ، وذلك من خلال تخصيص ميزانيات مناسبة للبحث العلمي ، والعمـــل علـــى زيـــادة الوعي بأهمية البحث العلمي والإسهام الإيجابي لمؤســـسات ومراكـــز وأكاديميات البحوث والدراسات مع ضرورة إنشاء مراكـــز متخصـــصة لتسويق البحوث العلمية لمساعدة الجهات المستفيدة للتعرف على حاجاتها البحثية .

وأيـــضا الاســـتثمار في القوة البشرية بمعنى أن الموارد البشرية تعتبر ثـــروات وراس مـــال اجتماعي يعتمد على الخبرات الفكرية القادرة على الإبـــداع والتطوير ، وهذه العملية الاستثمارية يجب أن تستغل من خلال وضـــع بـــرامج أكثر فاعلية لاستغلال تلك القوى البشرية واستثمارها بما

يعمــل على تفجير طاقتها كأساس لتقدم المجتمع وذلك من خلال الارتفاع بقــيمة الانسان واحتياجاته وتدريبه وتأهيله وتهيئة البيئة وظروف العمل المناســبة وإبــراز عوامل النجاح في المجالات المختلفة وتدعيم قيم عمل جديده[٥](**رياض ١٩٩٧**) .

_ الــتقويم الــرابع _ (**بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية**) لان العلاقة بين مفهومي العلم والتكنولوجيا هي علاقة تكاملية فالعلم هو المعرفة لكل الأشــياء ، ويــساعد على إدراك الحقائق وعلى بحث اصل كل شئ وان كانت التفسيرات الحديثة ترى أن العلم هو الإدراك الكلى المركب لحقائق الأشياء .

أما التكنولوجيا فقد رسخ في عقول الأغلبية مرتبطا بالمخترعات الحديثة خلال التاريخ الحديث رغم أن مصطلح التكنولوجيا فقط هو الذي برز في العقــود القــريبة الماضــية بينما يبقى مضمونه بمعنى تطويع وتوظيف إمكانيات البيئة لتلبية احتياجات الإنسان ليشمل كل ما يستخدمه في إنجاز أعماله ، ومهامه في الحياة الخاصة والتفاعلية[٦](**أبو شنب ١٩٩٩**) .

ولــذلك فــان العملــيات التفاوضية تستلزم وجود مجموعة من العناصر المــرتبطة ببــناء القاعدة العلمية والتكنولوجية في المجالات الاقتصادية المتخصصة هما : _ **العنصر الأول _ (توفير المناخ للسياقات التفاعلية الاقتصادية)** وذلك من خلال توفير المناخ والسياقات المجتمعية التفاعلية التــي تــؤدى إلى تفعيل دور جميع القطاعات الاقتصادية المتخصصة ، وذلك من خلال إنشاء المركز البحثية التي تهدف إلى توسيع قاعدة البحث العلمــي ثــم العمــل علــى اســتقطاب العلماء والباحثين للعمل في هذه المؤسسات بهدف تعزيز وجود جيل متخصص لهم القدرة على بناء قاعدة علمــية وتكنولوجــية مــتطورة تخدم العمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة .

ـ العنصر الثاني ـ (ضرورة دعم واتخاذ القرار الاقتصادي) وذلك من خلال السياسات التي تدعم اتخاذ القرار المرتبط بالعمليات التفاوضية في المجــالات الاقتــصادية المتخصصة بناء على تشييد قاعدة متطورة للعلم والبحث العلمي والتكنولوجيا المتقدمة ، وان يكون هناك تفعيل جيد لدور القاعــدة العلمــية والبحثــية القائمــة وذلــك عن طريق ربط سياساتها الاســتراتيجية بأهــداف أنــواع المفاوضـــات في المجالات الاقتصادية المتخصصة وتوفير الحلول لكافة المشكلات التفاوضية وذلك من خلال التوســع فــي إنشاء الوحدات ذات الطابع الخاص أو ذات المهام الخاصة بــداخل المراكــز العلمية المتخصصة ، والتي يمكن أن تسعى إلى ربط الأهداف العلمية بمفاوضات الاقتصاديات المتخصصة.

ـ العنــصر الثالث ـ (ضرورة تفعيل دور القوى المجتمعية الاقتصادية) ويــتم تفعيل دور القوى المجتمعية المتفاعلة مع المجالات الاقتصادية من خــلال الاســتعانة بالقاعدة العلمية والتكنولوجية ، وذلك باعتبار أن هذه القــوى ســواء كانــت قــوى تنظيمــية أو إدارية أو جمعيات اقتصادية متخصــصة حتــى تــصبح قــوى فعالــة للمجتمع تتفهم قواعد وأهداف المفاوضـــات في المجالات الاقتصادية المتخصصة من اجل التغلب على المــشكلات التــي تواجه المجالات الاقتصادية المتخصصة على مختلف المستويات .

ـ العنصر الرابع ـ (التغلب على مشكلات التطبيق التكنولوجي) والتي تــرتبط بتوســيع تطوير التكنولوجيا المعلوماتية التي تساعد على تطوير القاعدة البحثية والعلمية استنادا على العلم الذي يزود التكنولوجيا بالبيانات التي تصبح قاعدة معلوماتية لتلبية الاحتياجات الفردية والتنظيمية من اجل الاســتعانة بهــا فــي العملــيات التفاوضــية فــي المجالات الاقتصادية المتخصصة[٧](ابوشنب ١٩٩٩).

_ **التقويم الخامس _ (الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية)** يعتبر هذا التقويم من التقويمات الهامة المرتبطة بأساليب نجاح العمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة لان خبير المفاوضات حينما يكلف بعملية تفاوضية في المجال الاقتصادي المتخصص دون أن يكون لدية خلفية علمية عن الطرق المنهجية والمكتبية التي يمكن أن يسلكها ويقف حائراً في اتباع خطوات علمية دقيقة وبالتالي ينتهي الأمر إلى اتباع أساليب غير علمية مما يؤثر على نسبة نجاح العملية التفاوضية انعكاسا لإجادته في المعالجة العلمية للعملية التفاوضية .

لان هناك **جانبيين رئيسيين** يترابطا بإجراء البحث : _ **الجانب الأول** _ هو الجانب المنهجي والذي يختص بطريقة أو أسلوب المعالجة المنهجية للعملية التفاوضية المكلف به خبير المفاوضات في ضوء تحديده للمجال الذي ينتمي إليه ونوعه ؛ ولا شك أن هذا الجانب سوف يرسخ لديه أسلوب البحث العلمي المنهجي المنظم بل وسوف ينظم فكره ويجعله مرتباً وذات بعد منهجي أثناء دراسة العملية التفاوضية المتخصصة ، والذي يؤدى إلى رفع مستوى كفاءته التحصيلية .

أما _ **الجانب الثاني** _ يتعلق بالإجراءات المكتبية المطلوبة من خبير المفاوضات والتي تتعلق بكيفية استخراج البيانات والمعلومات التي تعتبر بمثابة علمية أساسية للعملية التفاوضية [٨]**(أبو شنب١٩٩٦).**

_ **التقويم السادس _ (الحاجة للتصورات والافتراضات في المفاوضات الاقتصادية)** ويأتي هذا التقويم بعد الإجراءات المنهجية والمكتبية للمفاوضات الاقتصادية ، وذلك من خلال وضع إطار من التصورات والافتراضات للاستراتيجية التي سوف يتم الاعتماد عليها لتناول العملية التفاوضية .

لإن هذه الافتراضات تعكس أوضاعها واستراتيجيتها المستقبلية من خلال وضـــع تــصورات للواقـــع الحقيقي الملموس مع وضع تصورات لردود الأفعال المرتبطة بالأسس المنهجية والمعلومات المكتبية التي تم الحصول عليها مسبقاً [٩](عبد النبي١٩٩٧).

ب- التقويمات الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية :

تــرتبط التقويمات الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية من وجهة نظر الدراســة بــبعض التقويمات الأساسية التي يمكن وضع تصور لها على النحو التالي :-

- **الـتقويم الأول _ (الحاجــة إلى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفــراد) :** وهــو مــن المقومات الهامة التي تتصل بالحاجة إلى الأمن الإنــساني الذاتــي والحاجــة إلى الانتماء بين الأفراد ، والشعور بالأمن يــتوقف على وجود علاقات اجتماعية تتضمن التعاطف والثقة والاحترام المتــبادل ، وبالــتحديد بين المفاوض أو الفريق التفاوضي مع الأطراف الأخــرى بغــض النظــر عن نوع العملية التفاوضية ، لان ذلك يتطلب التحــرر مــن الإحباط فقد أشار **روبــرت ماكنمارا**[*] في مؤلفة الشهير " **جوهــر الأمــن** " أن أي علاقــات اجتماعية تتميز بالعصرية ترتبط في جوهــرها العام بمفهوم الأمن الذي يرنوا إلى التنمية التي تعني الاستقرار لان الطبيعة الإنسانية لا يمكن أن تستمر إلى ما لا نهاية خاضعة للإحباط فــي الــتفاعلات الاجتماعــية التي تؤدي إلى فجوات اجتماعية في شتى المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية[١٠](ماكنمارا ١٩٧٠) .

ومعنـــى هــذا أن الأمن لا يرتبط فقط بطبيعة عمل المؤسسات الأمنية ، ولكــنة اصـــبح مفهــوم يرتبط بمختلف التفاعلات الاجتماعية في جميع المجالات المتخصصة ، وذلك من خلال الضبط الذاتي Self -Control وهــو عــبارة عــن ضـــبط اجتماعي مستدمج ينبع عن الأفراد ومرتبط

بالامتــثال للعلاقـــات الاجتماعية التي تهدف إلى تحقيق التعاطف والثقة والاحترام المتبادل ، وبالتالي فالأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد هــو عبارة عن تنمية مرغوبة لتحقيق المثل والأهداف المنشودة المتصلة بالفــرد شخصياً أو بجماعته الاجتماعية المتفاعل معها باختلاف انتماءات المجــتمعات من الناحية الحضارية أو العقائدية أو الايكولوجية ، وبالتالي فالانـــتماء هو انتماء للمثل التي يتحقق من خلالها الغايات التفاوضية في الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية .

_ **الــتقويم الثانـــي** _ (**الــرغبة فـــي التحرر**) بالرغم من أن الانسان اجتماعي بما يتضمنه هذا المعنى من ترابط مع الغير إلا أن كل فرد مهما كـــان مركزه أو عمله أو عمره فإنه يرغب دائما بمقدار من الحرية التي يتيح له إجادة العمل على رسم الخطط وتحقيق الأهداف المنشودة ، ولهذا الــسبب فـــان المفاوضـــات يمكن أن تتيح للأفراد مقدار من الحرية التي يـــرجوها الأفراد في تفاعلاتهم الاجتماعية من خلال رغباتهم الذاتية في تسوية منازعاتهم وعقد اتفاقياتهم المختلفة من خلال العمليات التفاوضية .

_ **الــتقويم الثالث** _ (**الحاجة إلى الفهم**) أن قدرة الانسان على التفكير ومـــا عـــنده من ذكاء يدفعانه دائما لاستطلاع كافة الأمور والوصول إلى حقائـــق الأشياء ، والمفاوضات ترتبط دائما بالمناقشة من اجل الفهم وعدم الأخذ بالأمور كقضية مسلمة لان الفهم يحاول أن يزيل التخبط في الأمور التـــي تـــؤدي إلى الحيرة المتولدة عن الشك في عدم القدرة للوصول إلى إتمـــام العملـــية التفاوضية . لان الفهم يعتبر خطوه أساسية نحو المعرفة الصحيحة التي تحقق الأهداف المرغوبة .

_ **التقويم الرابع** _(**تحديد الاتجاهات**) يعيش الفرد في إطار ثقافي يتألف من العادات والتقاليد والاتجاهات والمعتقدات ، وهذه جميعا تتفاعل تفاعلا ديناميكـــيا يؤثر على الفرد خلال علاقاته الاجتماعية في البيئات المختلفة

المتفاعل معها . بمعنى أن مختلف الجماعات التي ينتمي إليها الفرد تؤثر فـــي اكتسابه لاتجاهات ومعتقدات مختلفة والواقع أن الإطار الثقافي بما يتـــضمنه مـــن عوامل مختلفة يعتبر من أهم المحددات لاتجاهات الفرد ؛ ومـــع هـــذا نجد أن الأفراد داخل إطار ثقافي معين يمكن أن يختلفون في اتجاهـــاتهم ، وهـــذا يرجع إلى تأثر الأفراد بعمليات التطبيع الاجتماعية المكتسبة والمتوارثة من خلال الوسائط المختلفة أثناء التفاعل الاجتماعي ؛ وإذا كانـــت الاتجاهات تتحدد بالإطار الثقافي فهذا لا يعنى أن الفرد يقف مـــوقفاً ســـلبياً مـــن العوامل الثقافية . فقد وجد أن البناء الفكري للفرد له علاقة كبيرة بمدى تأثره بالمحددات الثقافية .

فيمكن لبعض الأفراد أن يكونوا محصنين ضد التأثير ببعض الاتجاهات فـــي حـــين يكون بعض الأفراد الآخرين عرضة للتأثير الشديد باتجاهات سائدة أخرى ، ويعتمد ذلك على القوة الإدراكية للإفراد في التفرقة بين ما هـــو مقـــبول وأخر غير مقبول ، ويتوقف ذلك على الخبرات المكتسبة ؛ وهذه الإدراكات هي التي تسعى إلى تفسر الاختلافات في الاتجاهات بين أفراد الثقافة الواحدة .

كـــذلك تتأثر اتجاهات الفرد بما لديه من معلومات وبما يعرفه من حقائق واضحة وثابته ومعلومة ، وبالتالي فمعتقدات الفرد وأراءه يمكن أن تؤثر فـــي تعديل اتجاهات الآخرين لان تجاهل أنصاف الحقائق كثيرا ما تؤثر في تنامي الاتجاهات السلبية التي يمكن أن تؤثر تأثير سلبي على اتجاهات الأفـــراد عبـــر العـــصور المختلفة . ولكي يصل الأفراد إلى الاتجاهات الإيجابـــية يجب تبادل الآراء والخبرات التي تتطلب إلى المرونة الفكرية والفهم الحسن لحقائق الإطار الثقافي حتى يصبح هناك الرغبةِ في القبول والـــتعديل فيما هو مخالف للواقع ، ولذلك فان تحديد الاتجاهات تعتبر من الـــتقويمات الهامة المرتبطة بالعمليات التفاوضية المختلفة لأنها تساعد في

بعــض الأحيان لتغير الاتجاهات السلبية إلى اتجاهات إيجابية تؤدى إلى النجاح والتفوق في العمليات التفاوضية [11](انتصار ١٩٨٧) .

_ الــتقويم الخامس _ (**تحديد الحالة الوجدانية**) يعتبر السلوك الخاص بشخــصية الأفــراد من السمات المزاجية رغم إنها في كثير من الأحيان تــرجع إلــى أصــول وراثية ترتبط بالحالة الانفعالية ، وذلك باعتبار أن المزاج العام للشخص يمكن أن يكون ثابت أو غير ثابت أو حاد أو هادئ ، ويتوقف ذلك على الحالة الانفعالية ومدى التأثر بها إلى حد كبير ، وهى عبارة عن حاصل جمع طائفة من الانفعالات عند شخص ما بنسبة معينة يتميــز بها عن غيره ، وهناك بعض التقسيمات للمزاج العام وفقا للحالة الانفعالية أو الجسمية على سبيل المثال : **المزاج الهوائي أو الدموي** وفي الغالب ما يكون هذا الشخص متفائل في حياته وأحواله .

ويوجد أيضا **المزاج الناري أو الصفراوي** ويطلق عليه بالشخص المقاتل ، وهــناك أيضا **المزاج الترابي أو السوداوي** ويغلب على هذا الشخص التأمل ، وهناك أيضا **المزاج المائي أو الليمفاوي** وعادة ما يتصف هذا الشخص بالبلادة وقد أظهرت نظريات عديدة حاولت إيضاح أبعاد السمات المــزاجية والانفعالية حتى يمكن أن تقسم الأفراد مزاجياً حسب الصفات الغالــبة علــيهم مثل : **الشخصية الباطنية** وهى المنطوية المنقبضة الذي يغلــب علــيها توجيه طاقتها الانفعالية إلى داخل نفسها وهى عادة كثيرة الانعــزال عن التفاعل مع الحياة الاجتماعية وهى كثيرة التأمل والتفكير وتتــسم بالهــدوء وحب العزلة ، وهناك أيضا **الشخصية الظاهرية** فتبدو عليها علامات الانبساط وتوجيه طاقتها الانفعالية نحو الخارج والأشخاص الآخــرين وعادة ما تتصف بحب الاختلاط والجرأة وكثيرة التحدث ولها أسلوب يميزها بسهوله التعبير [12](أبو شنب ١٩٩٦) .

وبالتالي فالسمات المزاجية تعتبر من التقويمات الهامة في المفاوضات من اجـل تحديد الحالة المزاجية التي تساعد على التعرف طبيعة التعامل مع كافـة أطراف العملية التفاوضية حتى تتفادى العقبات المزاجية التي يمكن أن تؤثر على تحقيق الأهداف المنشودة .

_ الـتقويم الـسادس _ (**تدعيم الكفاءات**) يعتمد هذا التقويم على تنمية العنصر البشري القائم بالعمليات التفاوضية من خلال نوعين من الحاجات الإنـسانية الأساسية هما: **(النوع الأول) تدعيم الحاجات الأولية** ويشتمل علـى تدعـيم الحاجات المادية التي تساعده على المعيشة مع تقدير مدى ملائمـة هـذه الحاجـات مـع الكفاءة العملية التي يؤدى بواجبها مهامه التفاوضـية الـناجحة من خلال الجهد المبذول لان هذه الحاجات تساعده على ممارسة العمل بأسلوب متميز .

أمـا (**النوع الثاني**) **تدعيم الحاجات النفسية والاجتماعية** وهى ترتبط بتدعـيم التفوق الذي يؤديه خبير المفاوضات في مجاله تخصصه وذلك مـن خـلال التقديـر الذي يناله من المؤسسة أو المنظمة التي يعمل من خلالهـا وهـذا التقدير يعمل على زيادة الانتماء لعمله لان تدعيم التفوق يـساعد علـى نمو التقدير الاجتماعي وهذه المكانة الاجتماعية تعزز له مكانة في الساحات التفاوضية على مختلف المستويات[١٣] **(حسن ١٩٩٧)**.

٢.٥ الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية:

ترتبط المفاوضات بثلاث أبعاد اجتماعية هي : (البعد المرتبط بالاتصال التفاوضي ، والبعد السيكولوجي والبعد السوسيولوجي) وهذه الأبعاد يمكن أن تـؤدي إلـى تنمية المهارات التفاوضية ، وسوف تحاول الدراسة أن تتناول هذه الأبعاد على النحو التالي :-

أ- البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي :

لكـــي ندرك أهمية البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي ينبغي على الدراســـة أولا أن توضـــح مفهوم الاتصال من خلال مكونات الاتصال التفاوضي ، والعناصر التي ترتبط به ، وأهمية كل وكيفية تحقيق الهدف من المفاوضات كعملية إتصالية ناجحة وذلك فيما يلي:-

أولاً- المقصود بالاتصال التفاوضي :

يمكــن تعريف الاتصال تعريفاً إجرائياً علي أنه : العملية أو الطريقة التي يتم عن طريقها انتقال المعرفة من شخص لآخر حتى تصبح مشاعاً بينهما ، وتــؤدي إلي التفاهم بين هذين الشخصين أو أكثر " وبذلك يصبح لهذه العملية عناصر ومكونات ، ولها اتجاه تسير فيه وهدف تسعي إلي تحقيقه ومجال تعمل فيه ويؤثر فيها مما يخضعها للملاحظة والبحث والتجريب والدراسة العلمية بوجه عام .

ويــتم في عملية الاتصال نقل المعرفة بأنواعها والمعلومات المختلفة من شخص لآخر أو من نقطة لأخرى وتتخذ لها مساراً يبدأ عادة من المصدر الــذي تنبع منه إلي الجهة التي تستقبلها ثم ترتد ثانية إلي المصدر وتتخذ التغذية الراجعة صوراً مختلفة تساعد المصدر علي معرفة مدي ما تحققه من أهداف فيغير من رسالته ومن محتوياتها وطريقة تقديمها وعرضها بما يحقق التفاهم المنشود .

وبالتالي يتضح أن عملية الاتصال لا تسير في اتجاه واحد بل هي عملية دائــرية ، تحـــدث داخـــل مجـــال أوســـع وأشمل ، يضم كل الظروف والإمكانـــيات التـــي تحيط بعملية الاتصال وتؤثر فيها ويشار إليها أحياناً ببيـــئة الاتـــصال . وهـــي عملـــية ديناميكية تتأثر بالتفاعل المستمر بين عناصرها .

أما أهداف عملية الاتصال التفاوضي فترتبط بثلاث أغراض هي : أن ـ الغـــرض الأول ـ من عملية الاتصال هو إحداث تغيير في البيئة أو في الآخرين .

فالمرســـل يقصد به إرسال التأثير على مستقبل معين (محدد) لذلك يجب التمييز بين مستقبل مقصود ، وأخر غير مقصود ، في عملية الاتصال ، إذ يجب أن تصل الرسالة إلي الطرف المقصود ، وليس غيره حتى تؤدي الرسالة غرضها .

ـ **الغــرض الثانـــي مـــن الأهــداف ـ** هو إحداث تفاعل بين المرُسل والمستقبل من حيث الاشتراك بفكرة ، أو مفهوم ، أو رأي ، أو عمل.

ـ **الغــرض الثالث ـ** يهدف إلى إحداث تأثيز من أحد طرفي الاتصال في الطــرف الأخـــر ، بحيث يؤدي هذا التأثير إلي إحداث تغيير إيجابي في سلوك المتعلم أو المتدرب . لذا فعملية التعليم هي عملية اتصال وتبادل للمعلومات .

وتوجد أيضا أهمية لعملية الاتصال التفاوضي حيث أن هذه العملية تساعد علـــى فـــتح المجال للتفاعلات الاجتماعية والتي تؤدي إلى إتاحة الفرصة للتفكيـــر ، والإطـــلاع والحـــوار ، وتبادل المعلومات في شتي المجالات والمـــيادين . ويتيح أيضا الاتصال التفاوضي الفرصة للتعرف على آراء الآخـــرين وأفكارهم عن طريق الاختلاط المباشر الذي يحدث علي شكل حـــوار ونقـــاش بـــين طرفين من الناس أو مجموعة مع أخري كما أن الاتـــصال التفاوضي يفسح لكل فرد المشاركة في الحوار والنقاش ، مما يساعده علي تكوين شخصيته المستقلة والناضجة التي تساعده على تسوية مشاكله أو الوصول إلى اتفاق .

ويساعد الاتصال التفاوضي الأفراد والمجتمعات علي نقل الثقافات والعادات والتقاليد واللغات من وإلي المجتمعات الأخرى .

ويرتبط أيضا الاتصال التفاوضي بالوسائل الجماهيرية المتعددة التأثير كوسيلة إعلان ناجحة وهى التي تلعب دوراً هاماً في عملية الإنماء حيث يعد الإنماء حركة تغيير وتطوير للمجتمع في مجال معين ومتخصص يصب في قنوات التنمية الشاملة .

أما عن أشكال الاتصال التفاوضي فيوجد ثلاث أنواع هم :

(النوع الأول) الاتصال الشخصي (الفردي) : وهو الاتصال الذي يتم بين شخصين ، أو فردين ، وهو أكثر أنواع الاتصال شيوعاً ويتفرع إلى فرعين : **الفرع الأول (المباشر)** ويتم ذلك بين المرُسل والمُستقبل ويكونان في المكان نفسه ، والاتصال يتم وجهاً لوجه حيث إن المرسل يحصل علي رد فعل مباشر من المستقبل . ويمكن أن يصبح مستقبلاً ، ويعود ويصبح مرسلاً .

والفرع الثاني (غير مباشر) : ويتم عن طريق واسطة ما كالهاتف أو المراسلة ، أو التخاطب بالحاسوب الإلكترونية أو الأقمار الصناعية وغير ذلك من وسائل الاتصال التفاوضي المواكب لمجتمع المعلومات وعصر المعلوماتية .

(النوع الثاني) الاتصال الجماعي : وهو اتصال يتم ما بين شخص وعدد من الأشخاص المتواجدين في المكان نفسه ، وعادة ما يوجد تعارف بين المرسل ومجموعة المستقبلين أي أن المجموعة المستهدفة معروفة من قبل المرسل ويكون معروف للمستقبلين .

(النوع الثالث) الاتصال الجماهيري : وهو اتصال يتم ما بين شخص وعدة مئات ، أو آلاف ، أو ملايين من البشر ، لا يتواجدون في المكان

نفسه ، ويكون المرسل معروفاً لدي المستقبلين ، بينما المرسل لا يعرف المستقبلين ، كما يحدث في وسائل الإعلام ، مثل التلفاز والمذياع ، والصحافة ويعتبر هذا النوع من الاتصال التفاوضي بأنه ذا اتجاه واحد فقط (من المرسل إلي المستقبلين) ، ولا يحدث العكس ورد الفعل غير معروف بالنسبة للمرسل .

وتحتوي عملية الاتصال التفاوضي علي أربعة عناصر رئيسية لها صفاتها الخاصة التي يجب أن يفهمها كل مهتم بتلك العملية حتى يستطيع ضمان نجاحها ، وهذه العناصر هي : **المرسل(خبير المفاوضات) والرسالة (العملية التفاوضية) ، والمستقبل (المتفاوض معهم) ، ووسيلة الاتصال التفاوضي ، ويمكن للدراسة أن تتناول كل منها على النحو التالي :-**

المرسل(خبير المفاوضات) : هو الهيئة أو الفرد الذي يود التأثير في الآخرين ليشاركوه في أفكار واتجاهات معينة كالمفاوضين بمختلف تخصصاتهم ، وقد تكون هذه الأفكار أو الاتجاهات من ابتكار المرسل نفسه أو من ابتكار غيره أو ناقلا لها عن الغير مثل الحصول على البيانات والمعلومات المختلفة التي تخدم العملية التفاوضية .

وهناك شروط يجب أن تتوافر في المرسل هي : أن يكون مقتنعا ومؤمنا بالرسالة التي ينوي إيصالها إلي المستقبل ، وأن يكون متمكنا وملما بمحتوي الرسالة من معلومات ، وملما بطرق الاتصال المختلفة وأن يكون علي علم بخصائص المستقبلين للرسالة ، وصفاتهم من حيث : خلفيتهم العلمية ، والاقتصادية والاجتماعية والثقافية ؛ وأن يكون متمكناً من كيفية استعمال الأجهزة والوسائل المختلفة التي يمكن أن تسهل له عملية الاتصال التفاوضي ؛ وأن يحسن اختيار الوقت والمكان الملائمين لتوصيل رسالته ويكون لديه مهارات لتوضيح الرسالة ، ومن ابرز هذه

المهـــارات لأساســـية ؛ أن تكون اتجاهاته واضحة غير غامضة لأن ذلك يزيد من فرص نجاح الاتصال التفاوضي .

المستقبل(المتفاوض معهم) : هو الفرد أو الفريق التي يوجه إلية المرسل رسالته ؛ **وهناك شروط يجب أن تتوافر في المستقبل أهمها:**

الراحة الجسمية والنفسية ؛ شعور المستقبل بأهمية الرسالة وما تحمله من خبـــرات ، أو معلـــومات ، أو أفكار ؛ وأن تكون لدي المستقبل اتجاهات إيجابية نحو نفسه ، ونحو المرسل ؛ وبصورة عامة يعتمد نجاح الرسالة بان يكون المستقبل إيجابيا وفعالاً في أثناء نقل الرسالة.

الرســـالة(العملية التفاوضية) : هي الأفكار والمفاهيم والاتجاهات التي يرغب المرسل(خبير المفاوضات) في إشراك الآخرين فيها حتى يتفهموا أولا ثم يصلوا إلى مرحلة الاقتناع .

وســـيلة الاتـــصال التفاوضـــي : هي الأسلوب الذي تنقل به الرسالة من المرســـل إلي المستقبل مثل : اللغة اللفظية أو الإشارات أو الحركات أو الصور أو الرموز، وغيرها من وسائل نقل الرسالة التفاوضية .

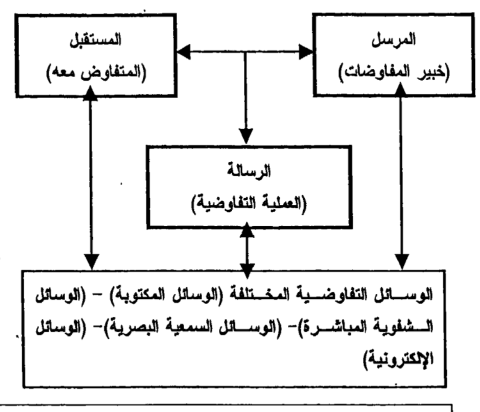
وبالنـــسبة لأهـــم قنوات الاتصال التفاوضي فترتبط بالعديد من الوسائل التفاوضـــية المخـــتلفة مـــثل : الوســـائل المكـــتوبة : كالكتب بأنواعها وتخصصاتها المختلفة ، والصحف ، المجلات ، والنشرات ، والكتيبات ، والوثائق الإدارية والتاريخية ، وغير ذلك من الوسائل .

الوســـائل الـــشفوية المباشرة : أي الكلام والحديث المباشر بين المرسل والمـــستقبل ، أو الحديث المباشر بين شخص وآخر بخصوص فكرة أو وجهة نظر أو رأي يريد المرسل إرسالها إلي المستقبل .

الوسائل السمعية البصرية : وتتمثل في الوسائل المسموعة والمرئية.

الوسـائل الإلكترونية : تشتمل هذه الوسائل المحطات الطرفية للحواسب والفاكسملي ، والبريد الإلكتروني وبنوك الاتصال المتلفزة (الفيديو تكس)، والإنترنت ووسائل البث المباشر (الأقمار الصناعية) .

وبالتالي تعتبر قنوات الاتصال عنصراً أساسيا لعملية الاتصال التفاوضي والتي لا يمكن الاستغناء عنها بكونها القوة الفاعلة في إنجاح عملية الاتصال التفاوضي أو فشلها ،.لأنها بمثابة الوسائل المساعدة الأساسية لطبيعة العمل التفاوضي باختلاف تخصصه ويمكن للدراسة أن توضح عناصر الاتصال التفاوضي التي تم تناولها في الشكل التالي :



الشكل (٥-١) شكل يوضح عناصر الاتصال التفاوضي[١٤](خلوصي٢٠٠٥)

ثانيا_ المفاوضات كعملية اجتماعية اتصالية:

يقـصد بإســتراتيجية المفاوضات أن يكون كل من طرفي الحوار مستعداً لتقلـيل مـصالحه إلـي جانب مصالح الطرف الآخر ، وذلك عن طريق الحـوار **المثمر** المفيد الذي لا يسفر عن تحقيق مصالح الطرفين فقط بل إلـي تعظـيمها أيـضاً ، وهذا لا يعني أن الطرفين يجب أن يحققا ذات المكاسـب فـي كـل حـوار أو أنهمـا يستطيعان استخدام المفاوضات كاستراتيجية لكل حوار ، ففي بعض الأحيان قد يستخدم **الإقناع** في الحوار . وفـي أحيان أخري قد تلجأ إلي الحل الوسط أو إلي التنازل . وباعتبار أن المفاوضـات تعتبـر لغة الحوار فقد تتميز عن الإقناع أو التسوية أو التنازل بعدة مزايا هي :

إن المفاوضات تشجع حاجات الطرف الآخر الشخصية إلي الاعتراف به كفـرد وتمـنحه شعوراً باحترام الذات وأيضا تصنع جزء من الثقة يجب المحافظـة علـيه بـين القـائم بالمفاوضات وبين الطرف الآخر ؛ وإن المفاوضـات تتيح فرصة تبادل المعلومات ومعرفة كل طرف للآخر من خلال لغة الحوار ؛ وأيضا تساعد علي إقامة علاقات نامية ومستمرة .

وهـناك فـروق موضـوعية بين المفاوضات بوجه عام ، وبين الإقناع والتـنازل والتـسوية ، ويمكن للدراسة أن توضح هذه الفروق بأسلوب مختصر ، وذلك على النحو التالي :-

_ الفرق بين المفاوضات والإقناع : الإقناع يعني تطبيق استراتيجية (أنا أفوز لأني حققت إرادتي) ويمكن استخدامه كجزء من العملية التفاوضية ، **فالإقـناع** يعنـي أن تفرض إرادتك علي الطرف الآخر وأن تتغلب علي اعتراضاته وتستميله إليك لكي يسلم بما تفرضه عليه .

وإذا كانت ممارسة الإقناع غالباً ما تكون **أحد السمات الشخصية إلا أنها كثيراً ما تخلق عدداً من المشاكل منها :**

(**المشكلة الأولى**) أنه يفترض ضمناً أنك تعرف ما هو الأفضل للطرف الآخر وهو افتراض خطير .

(**المشكلة الثانية**) إنه يظهرك بمظهر المتفوق علي الطرف الآخر مما يثير شكوكه في أنك تناوره لكي تفوز أنت.

(**المشكلة الثالثة**) إنه يوحي بأنك تستغل الطرف الآخر لأهدافك الخاصة حتى لو كنت تبغي مصلحته هو .

(**المشكلة الرابعة**) إنك إذا أقنعت الطرف الآخر مرة فقد لا تستطيع أن تقنعه دائماً فقد يعيد النظر في الموضوع ويتراجع وتكون نتائج الإقناع عكسية.

_ الفرق بين المفاوضات والتنازل :

التنازل هو الإذعان لمطالب الطرف القوى بين الأطراف ، وتتفق كل من استراتيجية التنازل والإقناع في أن طرفا واحد فقط هو الذي يفوز. ففي حين تكون نتيجة استراتيجية الإقناع هي فوزك أنت فإن استراتيجية التنازل هي فوز الطرف الآخر ، والمشكلة هنا هي :

ما هي حدود التنازل التي لا تعرضك للخسارة أو فقدان ثقة الطرف الأخر؟ وبالتالي يعد التنازل محصلة أو نتيجة لجهد تفاوضي تتم ممارسته على الطرف المتنازل ومن ثم يتم تحديد حجم وطبيعة ومقدار هذا الحق بناء على القدرة والجهد التفاوضي للطرفين[١٥](**خلوصي٢٠٠٥**) .

_الفرق بين المفاوضات والتسوية :

التسوية هي استراتيجية ألا يفوز أحد لأن المطلوب من الطرفين أن يتنازلا عن بعض المتطلبات التي قد لا يريدان التنازل عنها . **ويعاب علي استراتيجية التسوية ما يلي :**

١- إنــه قــد ينتج عنها حل قد يكون مقبولاً من كلا الطرفين إلا أنه غير مرضـــي بالنـــسبة لهما وسرعان ما يشعر كل منهما أنه قد ضحي بشيء يحتاج إلي تحقيقه .

٢- إن التـــسوية قــد تدفع كل طرف إلي الشك والحد من الطرف الآخر والخوف من التورط في تقديم المزيد من التنازلات .

٣-إن محاولة التسوية تجعل من الصعب التوصل إلي اتفاق ، فكل طرف يـــريد الحصول علي أقصي ما يستطيع ولا يريد التنازل عن شيء ، أي أنهـــا تـــشجع الأنانـــية والمـــصلحة الشخصية في كل طرف[١٦]**(المركز المصري ٢٠٠١)**.

ويوضــــح الدكـــتور **مـــدحت خلوصــــي** أن هناك فروق موضوعية بين المفاوضـــات والتحكيم ، وأيضا بين المساومة والمفاوضات أثناء التسوية **وتظهر هذه الفروق فيما يلي :**

باعتـــبار أن المفاوضـــات تخـــتلف عن التحكيم لان المفاوضات تتضمن مواجهة مباشرة بين الأطراف باعتبارها لغة الحوار التفاوضي أما التحكيم فـــلا يتـــضمن ذلك وان كان يتطلب ذلك من خلال الدلائل الوثائقية التي تساعد على تسوية النزاع .

وهـــناك فروق موضوعية أيضا بين التسوية والمفاوضات فالمساومة هي تـــبادل المقترحات بشأن شرط الاتفاق حول مسائل معينة أو حول شروط الاتفـــاق في مسالة ما وبالتالي فالمفاوضات تعتبر عملية اكثر شمولا من المـــساومة ويمكـــن اعتبارها جزء أساسي مرتبط بالتفاوض[١٧]**(خلوصى ٢٠٠٥)** .

ب- البعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية:

يرتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات السيكولوجية الأساسية ويمكن للدراسة أن تتناول بعض منها وذلك على النحو التالي :-

أولا_ السلوك الإنساني التفاوضي

وهناك عدة قواعد تتحكم في السلوك الإنساني يجب أن يتعرف عليها خبير المفاوضات لكي تزيد فعاليته وهذه القواعد هي :

١- أن الفرد يجب الابتعاد عن التفكير أو التصرف بطريقة عشوائية بل يجب أن يكون هناك حافزاً معيناً أو عدة حوافز تدفعه إلي التصرف بحكمة في كل تفكير أو تصرف يخطو إلية ، وذلك من اجل تحقيق الهدف الذي يؤدي إلى إشباع حاجاته .

٢- إن تصرفات الفرد التي تصدر من وجهة نظره دون التحقق من حقيقة الأمر يمكن أن تعرضه لمشاكل والتي ينتج عنها عرقلة تحقيق أهدافه ، وبعد ذلك يتأسف علي ما صدر منة أو شرع في فعله .

٣-إن الفرد يتفاعل تبعاً لإدراكه الذي قد لا يكون نفس إدراك الطرف الآخر ، أي أنه يستخدم تجاربه لتحقيق أهدافه ، لذلك يجب على الفرد تفهم إمكانيات الآخرين وتجاربهم حتى يتم تحقيق الأهداف المشتركة.

٤-إن الفرد يتفهم فقط الأشياء التي اختبرها ، ويلتزم بالأشياء التي ساهم أو اشترك فيها ، وهذا يجعله عاجز على التعامل مع المستجدات التي تفرض علية ، ولذلك يجب على الفرد أن يكون على استعداد دائم للتجديد الفكري والتحرر من الجمود الفكري عند خبرات معينة .

٥-إن اكتساب الخبرات تؤثر في الأفراد بطرق مختلفة **مثل :**

(أ) قد يعتبرها جزء مكملاً ومتناسقاً مع تجاربه الماضية لأنها تجربة مشبعة.

(ب) وهـناك مـن يرفـضها تماماً لأنها تثير فزعه وتجعله يشعر بعدم الأمان أو الشتات الفكري.

(ج) وقد يتعامل مع الخبرات الجديدة على إنها حالة استثنائية حتى ينتهي من الهدف الذي ينشده .

(د) وقد يحترف الخبرات الجديدة حتى تتكامل مع الخبرات السابقة .

ثانيا_ الانطباع الشخصي:

يعـتمد نجـاح المفاوضـات علـي تنمية القدرات التي تساعد علي تفهم الآخرين بدقة وخلق انطباع طيب لديهم عنك .

ولتحقيق ذلك يجب مراعاة ما يلي :

١- إن تـصرفات وانطباعات أي طرف يجب أن تكون مبنية أساساً علي تصرفات وانطباعات الطرف الآخر.

٢- إن الطباع المماثلة تساعد علي التقارب وليس الطباع المتضادة " أي الهجـوم " ، ولكـن الاستعداد للمساعدة يخلق استعداد للمساعدة من الطرف الآخر .

٣- إن الانطباع الأول الذي تأخذه عن الشخص يجب ان يبقي دائماً فإذا كـان إيجابيا يعطي الفرد مناعة ضد العيوب لأن الإنسان إذا صادف شخصاً مهذب و ذا شخصية جذابة وخدومة فيجب لا تساوره الشكوك فـي تغيـر ذلـك الانطباع حتى ولو حدث جذب وتنافر أثناء عملية الـتفاعل فـيجب إلا يتغيـر الانطباع الصادق على حقيقة ذلك الفرد لمجرد أن هناك اختلاف في وجهات النظر لموضوع ما .

٤- يجـب الاعتـراف بحقيقة ان كل فرد يختلف عن الأخر والاختلاف يكـون مرتبط بالقيم الذاتية ، والتي تؤثر تأثير إيجابي أو سلبي في تصرفاته تجاه الآخرين .

٥- فـي العملـيات التفاوضـية يجب ان يكون التأثير الإيجابي اكثر من السـلبي فـيجب التركيـز على الحسنات والمميزات ، ويجب تجاهل السلبيات التي تعوق تحقيق الأهداف المنشودة .

٦-ان الفـرد يستخدم الانطباع الشخصي أحيانا حتى يثبت توقعاته فمثلاً إذا كـان الانطـباع الأول عن شخص ما سلبياً ، ولم تكن لدى الفرد الـدلائل الكافـية لإثبات صحة ذلك الانطباع ، فانه يحاول ان يدرس تـصرفاته وأقـواله حتى يؤكد التنبؤات السابقة ، وهذا ما يعوق عمل العمليات التفاوضية . لان الفرد يدخل ذاته في أمور تبعده عن تحقيق الأهداف التي يرجو تحقيقها .

٧-فـيجب ان يكون الانطباع في أغلب الأحوال انطباعاً شاملاً لا يهتم بالتفاصـيل ، لـذلك يجـب التغاضي عن الأشياء التي لا تنسجم مع الـصورة الشاملة أو نتجاهل الدلائل المعارضة لهذه الصورة من اجل تحقيق الأهداف التي ترجوها العملية التفاوضية .

٨- إن الانطباع قد يستخدم كوسيلة للإسقاط (حماية النفس) أي التهرب مـن الأخطـاء الشخصية بتحميلها للآخرين وهذه الأمور تسلب من الفرد سمة خبير للمفاوضات .

٩- إن انطباع الفرد عن نفسه ومعرفته لمواضع قوته وضعفه يجعله أكثر قـدرة علـي تفهم الآخرين ، فإذا كان واثقاً من نفسه فإنه يخلق جزء من الثقة والقدرة علي التفاهم .

ثالثا ـ تحديد التصرفات

تعتبر تحديد التصرفات من المشاكل الرئيسية أثناء العمليات التفاوضية . وهناك خمسة أنواع من التصرفات والعلاقات الناتجة عنها هي:

(النوع الأول) **التصرفات الشخصية:**

وهي التصرفات التي يقبل أن يقوم بها خبير المفاوضات والتصرفات التي لا يقبل أن يقوم بها ، ويحاول كل طرف في العملية التفاوضية أن يتمسك بهـذه التصرفات المتناقضة سواء كانت مفروضة على خبير المفاوضات مـن الجهـة التنظيمية التي يتبعها أو تفرض علية من الأطراف الأخرى القـائم بإجـراء المفاوضـات معهم ، وهذه التصرفات قد تكون سلبية أو إيجابية .

(النوع الثاني) **التصرفات المحددة تنظيماً:**

وهـى التـصرفات التـي تفرضها الجهة التي يمثلها الفرد أثناء العملية التفاوضـية بمعنى فرض الإرادة التنظيمية على إرادة خبير المفاوضات أثناء العمليات التفاوضية .

(النوع الثالث) **التصرفات المتوقعة من الطرف الأخر:**

أي أن كل طرف يتوقع من الطرف الآخر أن يصدر منه تصرفات معينة إثناء العمليات التفاوضية ، فإذا كانت هذه التصرفات متوقعة ومتقاربة مع التوقعات الفعلية تكون نتائج المفاوضات إيجابية .

أمـا إذا لـم تـتفق هـذه التصرفات مع التوقعات الفعلية تكون العملية التفاوضية صعبة .

(النوع الرابع) **التصرفات الغامضة:**

ويحدث هذا عندما يكون أحد الطرفين غير متأكد من كيفية مواجهة موقف معـين أو مـا هو التصرف السليم الذي يمكن أن يتخذه في تلك الموقف حتى يحقق أهداف العملية التفاوضية .

(النوع الخامس) **التصرفات المتعارضة:**

والـتعارض هـنا يعنـي عدم القدرة علي الالتزام بتحقيق أهداف العملية التفاوضـية ، وبالتالي حتى تصبح العملية التفاوضية مقنعة وناجحة يجب علي خبير المفاوضات أن يضع أمام تصرفاته **ما يلي** :

١-مـــا هـــو التصرف الذي يقوم به الطرف الآخر ؟ وهل هو تصرف شخصي أم مفروض علية ؟

٢-وما هي نتائج التصرفات الإيجابية والسلبية ؟

٣-ما هو التصرف الذي يمكن أن يحتويه خبير المفاوضات حتى يحسن مركزه في المفاوضات ؟

٤- ماذا يستطيع أن يفعل خبير المفاوضات حتى يساعد الطرف الآخر علـــي تبنـــي تـــصرف إيجابيا حتى يصبح أكثر فاعلية أثناء العملية التفاوضية ؟

ج- البعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية:

يرتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات السوسيولوجية الأساسية ويمكن للدراسة أن تتناول بعض منها وذلك على النحو التالي :-

أولا- الاتصال الاجتماعي الفعال:

ولكي يكون لخبير المفاوضات اتصالات اجتماعية فيجب أن يراعي الآتي :-

١- يجب أن يأخذ في الاعتبار أن الاتصال الاجتماعي عبارة عن علاقة تبادلية وتفاعلية ، أي مدي تأثير الإيجابيات علي الطرف الأخر .

٢- يجب على خبير المفاوضات أن يحدد أهدافه من العملية التفاوضية مع مـــراعاة أساليب عرض الموضوع على الطرف الآخر حتى يضمن الـــتجاوب والتفاعل الإيجابي . كما انه يجب على الطرف الأخر أن يـــتفهم تلك الأهداف التي يمكن أن تتعارض أو تختلف معه حتى يتم تقريب وجهات النظر نحو تحقيق تلك الأهداف المشتركة .

٣- قبل إجراء المفاوضات يجب على الخبير أن يكتشف الأشياء التي تثير اهـــتمام الطرف الآخر ، والأشياء التي قد تثير شكوكه أو ضيقه أو غضبه حتى يتجنبها .

٤- يحب أن تكون رسالة خبير المفاوضات ذات قيمة للطرف الآخر علي حسب مفاهيمه للأشياء ذات القيمة ويجب أن يتذكر دائما أن الطرف الثاني يريد الإجابة علي سؤالين هما :

ما هو تأثير المفاوضة علي ؟ وما هو مكسبي منها ؟

٥- يجـــب أن يتذكر خبير المفاوضات ان أساليب المعلومات التفاوضية هي التي تحقق لغة الحوار أثناء المفاوضات وهى التي سوف تساعده علـــى تحقـــيق أهـــداف العملية التفاوضية ولذلك يجب أن يبذل الجهد الكافـــي فـــي استخدام كافة وسائل لغة الحوار التفاوضي (الخطية أو الكلامـــية أو الـــصوتية أو الرمـــزية) حـــسب تخصص تلك العملية التفاوضية .

٦- ويجـــب أن يتذكر دائما خبير المفاوضات انه مهما كان حصيناً فانه غير معصوم من الخطأ ، وإن من الصعب علي الإنسان أن يميل إلي شـــخص يتعالى عليه بمعلوماته ، ولكن يجب على الخبير أن يستخدم أســـاليب المعلـــومات التفاوضـــية كل جزء منها في توقيتها وموقعها الصحيح حتى يتفادى الوقوع في الخطأ من خلال إثارة الطرف الأخر.

٧- المفاوضـــات هـــي لغـــة الحوار التفاوضي ، لذلك يجب على خبير المفاوضـــات أن يعطـــى دائما للطرف الأخر وقتاً كافياً للاشتراك في الحوار والتعبير عن الآراء المختلفة .

٨- ويجـــب أن يتذكـــر خبير المفاوضات انه يعبر عن أهدافه باستخدام الكلمات ، ووضع الجسم وتعبيرات الوجه ونبرة الصوت ، والتركيز بالبصر ، ولذلك يجب أن يكون حريص في كل تصرف يتخذه مرتبط بهذه الوسائل أثناء العملية التفاوضية ، وان يسيطر على الكلمات التي تخـــرج مـــن فمه والتي يمكن أن تسبب مشكله في العملية التفاوضية ويجـــب أن تكـــون لغة الجسم متزنة وعدم استخدام الأيدي كثيرا في

توضـــيح الأمور وان تكون تعبيرات الوجه غير قاسية أو متزايد في الابـــتهاج ، وان تكـــون نبرة الصوت متوسطة بمعنى غير مرتفعة أو منخفضة ، وإلا يركز البصر في عين الطرف الأخر كثيرا خصوصا لـــو كان الطرف الأخر يضم سيدات وعلى الرغم أن لغة البصر يمكن أن تكـــشف بعـــض نـــوايا الطرف الأخر إلا أن ثقافات الشعوب تحتم الحذر أثناء العمليات التفاوضية خصوصا المرتبطة بالعادات والتقاليد ، بمعنى يجب أن يكون خبير المفاوضات يتمتع بالحساسية في التعاملات ولكن يجب إلا يكون مفرطاً في تلك الحساسية أو متزايد في استخدامها أثناء عملية الاتصال التفاضي .

٩-يجب أن يتذكر خبير المفاوضات أن لغة المشاعر والاحساسات تكون في أغلب الأحيان أكثر إقناعاً من لغة القسوة في التفاعل والابتعاد عن لغة التحذيرات إلا إذا استوجب الموقف ذلك .

ويجـــب على الخبير أن يختار الكلمات التي تجذب انتباه الطرف الأخـــر لـــصالحة عن طريق المجاملات الرقيقة والابتعاد عن النفاق بحـــيث يكون الكلام في حدود العلاقة التي تربطه بالطرف الآخر ولا تتعد هذه الحدود .

١٠-يجب أن يعلم خبير المفاوضات أن الاتصال الاجتماعي الفعال يعتمد علي التفسير الجيد للعملية التفاوضية أي شرح المعني بأسلوب تحفيزي يتقبله الطرف الآخر ، ويفهمه بناء علي خبراته ومعلوماته السابقة .

ثانيا۔ كيفية طرح الأسئلة أثناء التفاعل:

للمحافظة علي استمرار الحوار يجب أن يكون هناك استرجاع دائم للنقاط التـــي آثـــرت فـــي الطرف الأخر وعملية الاسترجاع يجب أن تتضمن المؤشرات التي تؤكد قبول التفاعل ، وذلك يساعد خبير المفاوضات علي مـــتابعة الحـــوار التفاوضي ، ويمكن الحصول علي هذه المؤشرات عن

طريق الاستخدام الماهر للأسئلة ، وقد تكون الأسئلة إيجابية أو سلبية فإذا كانـــت إيجابية فإنها توضح طريقة تفكير وإحساس الطرف الآخر أما إذ كانت سلبية فإنها تشعره بالتوتر والحرج وتدفعه إلي اتخاذ موقف الدفاع .

لـذلك يجـب علـى خـبير المفاوضـات مـراعاة مـا يلي عند طرح الأسئلة أثناء العملية التفاوضية :

١- يجب أن يكون هدف الأسئلة هو محاولة التوصل إلي شرح الموضوع ، وليس التدخل في المواضيع الشخصية.

٢- يجب عدم طرح الأسئلة التي تؤدي إلي قلق وتوتر الطرف الأخر.

٣- يجب أن تساعد الأسئلة الطرفين ويجب الابتعاد عن أسلوب المناورة .

٤- يجـــب أن تهدف الأسئلة إلي إقامة جسر من التعاون بتحفيز الطرف الأخر علي الرد بصراحة .

٥- يجـــب ألا تكـــون الأســـئلة خادعة أو مراوغة أو مخجلة أو عديمة القيمة .

٦- يجب أن تكون الأسئلة مناسبة للموقف .

٧- يجـــب أن تكون الأسئلة مناسبة لشخصية الطرف الأخر واستعداداته النفسية.

٨- يجـــب أن يكـــون الغرض من الأسئلة هو تحقيق هدف وليس مجرد الحصول علي رد .

٩-يجب أن يكون هناك ارتباط بين الأسئلة .

١٠- يجب أن تتميز الأسئلة باللباقة واحترام عقلية الطرف الأخر .

ويمكن تقسيم الأسئلة المناسبة إلي خمسة أنواع :-

(النوع الأول) الأسئلة التنفيذية :

وهي الأسئلة المباشرة التي تهدف إلي توضيح الموضوع .

(النوع الثاني) الأسئلة التأكيدية :

وهي الأسئلة التي تهدف نحو تأكيد وجود اتفاق بين الطرفين .

(النوع الثالث) الأسئلة غير الموجهة :

وهي الأسئلة المفتوحة التي لا تقبل الإجابة بنعم أو لا

(النوع الرابع) الأسئلة المعاد توجيهها :

وذلـــك بأن ترد علي سؤال الطرف الأخر بسؤال أخر يحاول توضح ما يقصده الطرف الأخر .

(النوع الخامس) أسئلة لاستمرار الحوار :

والغرض منها تحفيز الطرف الأخر علي الاستمرار في الكلام .

_ كيفية الرد علي أسئلة الطرف الثاني :-

يجــب أن تكون ردود خبير المفاوضات علي أسئلة الطرف الثاني ردوداً صـــريحة وصـــادقة ، تعبـــر عن سلامة التقدير وصواب الحكم ويمكن التغاضي عن الأسئلة المحرجة إذا كانت ثانوية أو غير متعلقة بالموضوع ، أما إذا كانت أسئلة رئيسية وفي لب الموضوع فلا داعي من الاحتداد ، ومن الأفضل أن تكون الإجابة عليها بأسلوب مختصر حتى يمكن الانتهاء منها بسرعة والانتقال إلى نقاط أخرى أكثر قبولاً .

وحتـى يـتعامل خـبير المفاوضـات مـع المواقـف المحرجة فيمكن ان يسال نفسه الأسئلة التالية :

١-هــل للطــرف الأخــر الحق في الحصول علي المعلومات التي يسأل عنها؟

٢-هل سوف يستعمل الطرف الأخر الإجابة استعمالاً بناء ؟

٢- هـل سـتدعم الإجابة العلاقة مع الطرف الأخر في الأجل الطويل أم سوف تضع حد في التفاعل ؟

٤- مـا مدي الصراحة التي يمكن أن يتقبلها الطرف الثاني ؟ وهل تؤدي الإجابة الصريحة إلي إيذاء العملية التفاوضية اكثر مما تقدم منفعة ؟

٥-هل سوف تساعد الإجابة علي زيادة الفاعلية في التعامل مع الموقف ؟

٦_ هل سوف يحدث ندم علي الإجابة بصراحة في يوم من الأيام ؟

ثالثا_ الاستماع التدقيقي:

يعتبر الاستماع التدقيقي من أهم الأبعاد السوسيولوجية لتنمية المهارات التفاوضـية، وذلك من خلال بعض النقاط التي يجب أن ينتبه إليها خبير المفاوضات وذلك فيما يلي :-

١- قـبل الاستماع حاول أن تفرغ عقلك من تفصيلاته وتحيزا ته ، وأن تستمع من خلال خلفيات المتكلم .

٢- استمع بطريقة متفهمة ومشجعة .

٣- اسـتمع بدون مقاطعة إلي أن ينتهي الطرف الثاني وقاوم رغباتك في المعارضة أو النقاش .

٤- اسـتمع إلي المعاني والمشاعر ، ولكن فرق بينهما وضع ملاحظاتك المثمرة .

٥- ابحـث عن المحور الرئيسي الذي يدور حوله الموضوع ، ولا تلتفت إلي الملاحظات العارضة .

٦-لا تسمح لطريقة عرض الأفكار أن تشغلك عن المحتوي .

٧- استمع بكل حواسك ووجه نظراتك إلى كل ملاحظة حسية تصدر من الطرف الأخر أن كانت مرتبطة بلغة الجسم أو بنبرة الصوت حتى

تتفهم سيكولوجية الشخص الذي أمامك ، وكن حريص أن لا تعقد يديك علي صدرك أو تضع قدمك على القدم الآخر أمام الطرف الأخر.

٨- ركز تفكيرك علي ما يقوله المتكلم حتى لو كان مملاً أو متكرر وتذكر أن قدرتك علي الاستماع أسرع ثلاثة أضعاف من قدرته علي الكلام .

٩- استمع إلي ما لم يقله ، ففي أغلب الأحيان يحتوي الكلام الذي أغفله الطرف الأخر علي المعلومات التي تريدها أنت والتي تفيد في العملية التفاوضية .

١٠- اسمع بغرض التوصل إلي رغباته الداخلية حتى يمكنك أن تجيب عليه بفاعلية إيجابية .

١١- وضح له أنك متابع لكلامه بواسطة إرجاع الأثر .

١٢- إذا كانت وجهة نظرك معارضة للطرف الأخر، لا تجادله ، بل عليك أولاً أن تطلب منه أن يعيد عرض ما قاله ، ثم تشرح وجهة نظرك ، وبعد ذلك أساله عن تعليقاتك بهدوء .

١٣- لا تصدر حكماً مسبقاً عليه بناء علي ملابسة أو أسلوبه أو لهجته أو طريقة نطقه أو أية صفات سطحية أخري إلا بعد فترات طويلة من الاختلاط المباشر .

١٤- راقب مجالاته للمجاملة أو المناورة أو الإثارة ولكن لا تنفعل بها.

١٥- استمع إلي ما تقوله تعبيرات وجهه وحركات يديه ونظرات عينيه دون أن تنفعل أنت .

١٦- حاول أن تحصل علي صورة كاملة للموضوع بأن تربط بين ما قاله وما تتوقع منه وما تهدف إلية أنت.

رابعا- الاستعداد الذاتي:

حتـــى يـــستطيع خبير المفاوضات أن يقوم بوظيفته التفاوضية يجب أن يكـــون فـــي حالـــة اســـتعداد ذاتي . وهذه الحالة تتطلب مجموعة من الخصائص يمكن إدماجهم على النحو التالي :-

١- لا تجلس في جلسة مفاوضات أبدا دون أن تكون مستعدا نفسيا وفكريا ووثائقيا إذا تتطلب الأمر .

٢- التمسك بالثبات الدائم وهدوء الأعصاب .

٣- عدم الاستهانة بالخصم أو بالطرف المتفاوض معه.

٤- لا تتسرع في اتخاذ قرار واكسب وقتا للتفكير .

٥- أن تستمع أكثر من أن تتكلم ودائما ضع باب حصين لفمك ، وإذا تكلمت فلا تقل شيئا له قيمة خلال المفاوضات التمهيدية .

٦- لا تدخل في صداقة مع الطرف الأخر أثناء العملية التفاوضية لكن تذكر أن العملية التفاوضية هي أهداف ترنو إلى تحقيقها .

٧- يجب أن تثبت في الإيمان بصدق وعدالة القضية التفاوضية التي أنت قائم بها .

٨- الحظر والحرص وعدم إفشاء ما لديك دفعة واحدة .

٩- لا أحد يحفظ أسرارك سوى شفتيك.

١٠- تبنى تحليلاتك ومن ثم قراراتك على الوقائع والأحداث الحقيقية ولا يجب أن تبنى على التمنيات.

١١- الاقتناع بالرأي قبل إقناع الآخرين به.

١٢- استخدام الأساليب غير المباشرة غير الملتوية ، وحاول أن تكسب النقاط التفاوضية كلما أمكن ذلك.

١٣- ضرورة تهيئة الطرف الآخر ، وإعداده نفسيا لتقبل الاقتناع بالرأي الذي تتبناه.

١٤- هدوء الأعصاب والابتسامة مفتاح النجاح في العمليات التفاوضية.

١٥- كن دائم التفاؤل وأحذر الثورات العارمة والانتقادات الظالمة برباط الجأش وتحلى بالهدوء المطلق والعقلانية الرشيدة .

١٦- التجديد المستمر في طرق وأساليب تناول الموضوعات التفاوضية ولا تضع لنفسك مدرسة فكرية تقليدية يحفظ مداخلها الآخرين . بمعنى التجديد المستمر في طرق تناول العمليات التفاوضية المستقبلية .

١٨- عدم البدء في الحوار التفاوضي بجملة استفزازية أو بنظرة عدوانية أو بحركة تعبر عن الكراهية والتحدي والعدوان .

١٩- التحلي بالمظهر الأنيق المتناسق الوقور المحترم في جميع عمليات العمليات التفاوضية وفي كافة جلساته الرسمية .

٢٠- لا يأس في أي عملية تفاوضية ، ولا هزيمة مطلقة نهائية ودائمة.

٢١- عدم الانخداع بمظاهر الأمور والاحتياط دائما من عكسها .

خامسا- الدعم والتحفيز:

إن أهـم عامل في المفاوضات هو تفهم الأفراد ولماذا يتصرفون بطريقة معينة ؟ وكيف يمكن دعمهم وتحفيزهم ، وهناك عدة قواعد يجب أن يضعها خبير المفاوضات في الحسبان إذا أراد أن يستخدم الدعم والتحفيز أساساً في العملية التفاوضية ، وهذه القواعد هي :

١-لكل فرد مفاهيم خاصة ودرجة من الغرور ، ونسبة من الطموح تختلف عن الأفراد الآخرين ، ولذلك تختلف درجة الثقة بالنفس وحدود تقبل النجاح والفشل وتختلف من شخص لآخر .

٢-إن الدوافع تختلف من شخص لآخر ، مثلا هناك بعض أفراد تدفعهم رغباتهم في تحقيق النجاح إذا فشلوا مرة يدفعهم الفشل إلي زيادة

مجهـــوداتهم فـــي المـــرة القادمة ، وبالتالي يخلصون في الإشباع الكافي لعلاقاتهم الجيدة بالناس لأن دافع الانتماء لديهم أقوي من دافع الإنجاز.

٣- لكـــل فـــرد فكـــرة معينة عن استحقاقاته ، فبعض الأفراد يشرعون بالاكتفاء عندما تحقق رغباتهم الأساسية والبعض الآخر لا يتوقف عند حد معين من الطموح المشروع .

٤- يمـــيل معظـــم الأفراد إلي مقارنة أنفسهم بالآخرين ، وهذا ما يسمي بنظـــرية المقارنة الاجتماعية في الحوافز وبناء علي هذه النظرية يتساءل الفرد دائماً هل يتلقى نفس الخدمة كالأفراد الآخرين ؟

_ ومـــن خـــلال هـــذه التـــساؤلات : كيف يستفيد خبير المفاوضات من مهاراته في دعم وتحفيز الآخرين ؟

١- يشعر الطرف الأخر بالتحفيز عندما تشبع حاجاته الأساسية .

٢- يتـــصرف الطـــرف الأخر تصرفاً منطقياً في الحدود التي تسمح بها رغباته ، لذلك لا تتوقع منه أن يكون منطقياً كل الوقت .

٣- لكل فرد طريقته المميزة في إشباع حاجاته .

أي أن الأفـــراد يتصرفون تصرفات مختلفة بعضهم عن بعض لإشباع نفس الحاجات .

٤-لكـــل فرد حاجات عامة مماثلة ، وعلى خبير المفاوضات أن يكتشف الأولويات من هذه الحاجات .

٥-كـــل فـــرد يحاول الحصول علي إشباع متوازن لرغباته ، ولكنه يقبل التخلـــي عـــن بعض الرغبات الثانوية لكي يستطيع تحقيق رغباته الأكثر أهمـــية ، ولـــذلك فـــيجب على خبير المفاوضات أن يركز على إشباع الرغبات الأساسية للآخرين ، لانه لن يستطيع إشباع كل الرغبات لهم في توقيت واحد .

٦- هـــناك حاجـــة اجتماعـــية أيضاً للانتماء والتفاعل مع الأفراد ، حتى يـــساعد ذلـــك للحـــصول على المساعدة التي تؤدي إلى إشباع الحاجات وتساعد أيضا على تدعيم العلاقات القوية .

٧- يبحث الطرف الأخر دائما عن ضمانات ، لذلك امنحه كل الضمانات الإيجابية الممكنة التي في حدود إمكانياتك .

٨- الطـــريق الـــسليم للوصول إلي علاقة تعاون في المفاوضات هي أن تجعـــل الطرف الأخر حليفا لك وليس خصماً لأن طبيعة المفاوضات هي الـــبحث عـــن مجـــالات التوافق بينكما واعتبارها هدفاً مشتركاً . السبيل الرئيسي لذلك هو التوصل إلي تحقيق مصالح مشتركة ؛ وإن أهم مكونات المـــشاركة فـــي العمل معاً كفريق وخلق علاقة (نحن) بينكما بدلاً من علاقـــة (أنـــا – أنت) ، وذلك عن طريق التكامل والتنسيق معاً لتحقيق الأهداف ، وبذلك تصبح فاعلية كل منكما مضاعفة .

٣.٥ المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية:

تـــرتبط المهـــارات التفاوضية بمجموعة من المفاهيم الأساسية ، والتي سوف تسعى الدراسة إلى تناول بعض منها على النحو التالي :-

أ- مفهوم القيادة التفاوضية:

أن **مفهـــوم** القيادة **Leadership** يعتبر صفة تدل على القدرة والموهبة على تسير عمل جماعي من خلال استقطاب مجموعة من الناس في سبيل السير نحو تحقيق غاية مشتركة . ويتم تحقيق الاستقطاب عادة من خلال الـــثقة والإقـــناع العملـــي أو النظري بشخصية القائد أو أشخاص القيادة وغايـــتهم والإعجـــاب بـــسيرتهم وســـلوكهم وقدرتهم على إنجاز المهام والاستجابة للتحديات المطروحة ولا بد من توافر التعاطف والإتصال بين القيادة واتباعها[١٨] (الموسوعة السياسية١٩٨٦) .

ويقصد **بالقيادة في مجال المفاوضات** أي التأثير في الطرف الآخر بحيث يـسلم القـيادة لك . وتعتبر **القيادة سلبية** إذا كانت تميل نحو الهجوم أو الـسيطرة أو التهديد لأنها تنجح في بعض الأحيان ، ولكنها لن تؤدي إلي علاقة مستمرة . أما **القيادة الإيجابية** فهي تتبع أساليب الدعم والتحفيز أو البحث عن مجالات التوافق أو التكامل فهذه الأساليب هي التي تؤدي إلي علاقة نجاح العمليات التفاوضية .

فالقيادة التفاوضية هي عملية استثارة للجهود المشتركة التي تتم من خلال الـتفاعل الإيجابي بين الأفراد بحيث يمكن متابعة الجهود لبلوغ الأهداف التفاوضـية ، وهـي المباداة في خلق التفاعل للبيئة التنظيمية كجزء من عملـية حـل العملية التفاوضية من خلال إجراءات جديدة لبلوغ الأهداف التفاوضـية لأن القـيادة هـي بمـثابة قوة اجتماعية موجهة نحو تحقيق الأهداف .

فالقائـد التفاوضـي هـو الفـرد المناط به توجيه الفعاليات في الموقف التفاوضي باعتباره أحد فريق المفاوضات وهو الشخص القادر في التأثير علـى فـريق المفاوضـات الأخر من اجل بلوغ هدف معين في موقف تفاوضـي معين ، والقائد التفاوضي الناجح هو الذي يعرف قواعد العملية التفاوضية ، وذلك من خلال معرفة عناصر القوة والضعف الذي يمتلكها وكذلك الذي يمتلكها الطرف الأخر .

فخبيـر المفاوضـات الناجح هو الذي يطلق علية القائد التفاوضي والذي يجب أن يتسم بالذكاء الاجتماعي الذي يسمح له بالتفاعل النشط مع فريق العملية التفاوضية ، ومع فريق الطرف الأخر .

ويـتلخص الذكاء الاجتماعي في النشاط والتفاعل الاجتماعي السوي من خلال حسن التصرف في المواقف الاجتماعية والقدرة على التعرف على

الحالــة النفــسية للطرف الأخر ، والسعي نحو **التوافق الاجتماعي** الذي يــضمن الأمــان للآخرين والالتزام بأخلاقيات المجتمع ومسايره المعايير الاجتماعــية والامتــثال لقــواعد الضبط الذاتي من اجل تحقيق المصلحة لجمــيع الأطــراف ، والسعي أيضا نحو **الكفاءة الاجتماعية** التي تضمن الكفــاح الــشريف الذي يتسم بالجهد المرموق من اجل تحقيق الرضا في الــتفاعلات الاجتماعــية وتحقيق التوازن المستمر بين خبير المفاوضات وبيئات العمل المختلفة[١٩]**(عثمان ٢٠٠٤)** .

وقــد تــناولت **المؤتمرات العالمية** مفهوم القيادة بأسلوب تحليلي معاصر وعلى سبيل المثال :

المؤتمر العالمي عن القيادة في زمن المتغيرات ، والمؤتمر العالمي عن مــبادئ القــيادة[*] ، وســوف تقتــصر الدراسة لتناول **أراء اثنين من المحاضــرين** فــي تلك المؤتمرين هما : **رودولف دبليو جوليان**[*] **وجاك ولــش**[*] ، وذلك من خلال تناول وجهات نظرهم عن المفهوم المعاصر للقيادة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وذلك فيما يلي:-

_ وجهــة نظــر _ رودولــف دبلــيو جوليان ، ويطرح **جوليان** سؤال اســتراتيجي فــي بداية حديثة عن مفهوم القيادة وهو: **هل يولد القادة ؟** ويــضع إجابة عن تلك السؤال بقوله : اعتقد أن القيادة تصنع ولابد على الفــرد أن يدرك ما يحدث من حوله عن طريق التعليم المستمر لان هناك طــرق عديدة غير تقليدية للتعليم . فيمكن أن يتعلم الفرد من النماذج التي يــتفاعل معهــا مــثل التعلم من معلميك أو أساتذتك ، وأيضا من خلال الاطلاع الدائم على الكتب والأبحاث والدراسات ، ويمكن أيضا للفرد أن يــتعلم مــن خــلال ممارســته للعمل أثناء التفاعل مع الآخرين ، وذلك بالاخــتلاط المباشــر لان الفــرد يــستطيع أن يقترض خبرات العمل ثم يطــورها ويــنفذه بنفــسه وبهذه الطريقة يمكن للفرد أن يطور من ذاته

بأسلوب فعال . لان القيادة ليست مرتبطة فقط بإدارة المنظمات والهيئات ، ولكنها مرتبطة بأنواع المفاوضات في شتى المجالات ، وخصوصا أثناء الأزمات والكوارث ، لان الفرد يجب أن يتعامل مع الصعاب ، وان يتعامل معها بجدية .

والقيادة تعنى أن يكون للفرد أهداف ذات قيم ، وان تكون مرتبطة دائما بالنظرة المستقبلية التي تجعله دائم التطلع إلى بر الأمان ، ويتم ذلك من خلال الإيمان بما تعتقد من خلال النظرة الاستراتيجية التي يمكن أن تحقق أهدافك بنجاح ، **وهذه النظرة الاستراتيجية يجب أن ترتبط بأربع مبادئ هي :**

(**المبدأ الأول) _ البعد عن العنف** _ لان أهم الأسباب التي تؤدي إلى نجاح القيادة هو عدم الالتجاء إلى العنف لان الوداعة تساعد على تطوير الأفكار نحو التصرفات السليمة التي تخلوا من القسوة .

(**المبدأ الثاني) _ التفاؤل والأخلاقيات** _ لأنه من الصعب أن تحقيق النجاح وأنت متطلع دائما إلى النظرة المتشائمة ، ولا بد أن يكون لديك أخلاقيات حتى تصبح قائدا ناجحا محبوبا ، وذلك من خلال تحقيق العدالة للآخرين عن طريق المساواة في الحقوق والتواضع في التعامل.

(**المبدأ الثالث) _ الشجاعة** _ لان كثيرين لا يعلمون طبيعة الشجاعة المقصودة في القيادة ، وكثرين يخطئون فهم الشجاعة فالشجاعة القيادية هي عدم الشعور بالخوف.

وعلى سبيل المثال : في مجال النقل البحري نجد القائمين بالسلامة والأمن في البحار يجب أن يتمتعون بالشجاعة خصوصا أثناء الأزمات والكوارث البحرية التي تتطلب من القيادة التفاوضية أثناء عمليات الإنقاذ أن يتعاملوا مع تلك الأزمات والكوارث البحرية بمنتهى الشجاعة حتى

ينقذوا ممن هم في خاجة إلى مساعدتهم من اجل إنقاذ الأرواح والممتلكات ،وهــذا مـــا تهدف إلية الاتفاقيات الدولية في البحار وعلى سبيل المثال اتفاقية (SOLAS).

فالفـــرد لا يمكنه القضاء تماما على المخاوف ، ولكنه يمكن أن يقلل من الازعاجـــات التـــي تـــزيد من المخاوف أو التردد أثناء قيادته التفاوضية وخصوصا أثناء مواجهة الأزمات والكوارث(*) .

(المـــبدأ الرابع) ـ **تقييم المخاطر** ـ ويطرح **جوليان** سؤال مرتبط بهذا المبدأ وهو كيف تجاوب على الأسئلة أو تفكر في شئ معين ؟ ويقدم إجابة علـــى تلـــك الـــسؤال بقـــوله : أن القائد يتخذ الكثير من القرارات وهذه القـــرارات لها مخاطرها ، ولذلك يجب تقييم المخاطر ، وذلك يحتاج إلى تدريب فاغلب القيادات العالمية في كافة التخصصات يتدربون على كيفية اتخـــاذ القـــرار ، وعلى كيفية الإجابة على التساؤلات وكيف يتفاوضون وكيف يفكرون قبل أن يتكلمون(*) .

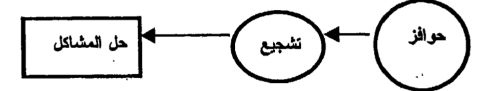
ـ وجهـــة نظـــر ـ جاك ولـــش : يشير **جاك ولش** في بداية حديثة عن القـــيادة بقـــوله : وأنا أمارس عملي كرئيس لجنرال اليكتريك فكان هناك كثيـــرين لا يعلمون كيف يتصرفون أو يتفاعلون من اجل إنجاز أعمالهم وكان هذا بمثابة شئ مريع ، وبصفتك قائد يجب أن تعلم هؤلاء الأشخاص كيف يصبحوا قيادات في عملهم ولكن بطريقة إلى حد ما يجب أن تكون حساسة حتى لا يفاجئون بما هم علية .

لان لـــيس للقائـــد أن يـــتخذ قـــرارات تعسفية بمجرد أن وجد خلل من الأشخاص **لان هناك ثلاث مبادئ يجب على القائد أن يتبعها هي :**

(المـــبدأ الأول) ـ العمل الجماعي ـ ويشير جاك ولش بأنة لا يمكن أن يـــتم العمل الجماعي بنجاح بدون **التعاطف** في التعاملات والتفاعلات مع

الآخرين من خلال تقديم المساعدة ، وتقديم الدعم حتى يصلوا الجميع إلى ما يريدون ولكي يصل الجميع إلى طريق النجاح يجب التخلي والتنازل عن التنافس السلبي ، وذلك من خلال مساعدة الآخرين على وضع استراتيجيات تساعدهم على كيفية تنمية مهارتهم القيادية لان لا أحد يريد أن يكون في الفئة الأدنى فالقسوة تؤدي إلى انهيار الأفراد ولذلك يجب دائما على القائد أن يشجع الآخرين لان الجوانب النفسية والعاطفية هي اكثر العوامل التي تؤدي إلى نجاح الآخرين .

لان القلق هو من الأسباب الرئيسية الذي يفسد العمل الجماعي ، ويفسد أيضا التفاعلات الاجتماعية ، ولذلك لابد من وجود حوافز إيجابية ، ولابد أن يلتزم الفرد الصمت حينما تكون هناك علاقات متوترة .



(المبدأ الثاني) _ الثقة بالنفس _ فالقائد يجب دائما أن يكون معلم ومدرب ، ويجب ألا ينفعل كثيرا بالأمور الجانبية ولابد أن يجعل من التصورات الإيجابية شيء ملموس ، فالقيادة التفاوضية هي إنجاز الشيء المكلف به من خلال تجديد المعرفة واكتساب الخبرات وتحديد القيم التي يجب أن يسير عليها القائد **لان السلوك يرتبط بالقيم من اجل تحقيق المهام الإيجابية المطلوبة .**

السلوك + القيم = تحديد المهام الإيجابية المطلوبة

ويوضح **جاك ولش** بان القائد الذي ليس لدية قيم ليس لدية مهمة ، لان هناك علاقة تكاملية بين المهمة والقيم فالصراحة مهمة جدا ، وتساعد على نجاح العمل ، وعدم الصراحة تسبب المشاكل ، وان لم يكن لدى القائد

صــراحة لا يمكـن أن يــثق به الآخرين . ولذلك يجب ان تكون هناك صــراحة مع من تعمل معهم حتى تحصل على آرائهم ، ويجب أن يفرق القائد بين من يتفق معه من لا يتفق معه في الآراء من اجل تجنب السلبية والــسعي نحــو تحقيق المهام الإيجابية المطلوبة من خلال تقارب الآراء بالإقــناع المتــبادل من خلال مشاركة الخبرات ، ومن خلال البحث عن البدائل الجديدة دون التعصب لموقف معين .

(**المــبدأ الثالث) ـ التوازن ـ يقول جاك ولش** بان هناك حكمة إغريقية مــؤداها أن " أي شــئ تفعله في الحياة بالتوازن اعتقد بأنه سوف ينجح " والقائد يجب أن يضع الأهداف المتوازنة التي تفسر طبيعة الأمور الواقعية والأمــور غير الواقعية ، وتراعى هذه الأمور أثناء وضع الاستراتيجيات المــستقبلية ، وحتى تنجح هذه الاستراتيجيات يجب أن تكون متوازنة[٢٠] (**المؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة ٢٠٠٥) .**

ولــذلك **فالقــيادة تعتبــر فن وعلم وتعلم** لان القيادة هي الناس فرادى وجماعــات ، ولهذه الحقيقة البسيطة إنه لا يمكن إخضاع الطبيعة البشرية للقوانين العلمية بصفة مطلقة ، وعلينا أن نتوقع بعض المتناقضات ، فنحن مخلوقات يميزها التكوين العاطفي الذي هو من أسرار الله في خلقه ، وبه يــسّر لنا التكيف مع تحولات الظروف ، ثم اكتساب صفات جديدة ، لان إجادة الحركة في المساحات المتاحة

ــ وإن كانت ضيقة ــ عمل رائع ، وقد يساعد ذلك في إنجاز المهام في الحياة الاجتماعية ، لان ذلك يعتبر موهبة غير مكتسبة ــ غالبًا ــ بالتعلم ، والقادة العظماء في كافة الميادين والمجالات هم فنانون أكثر من كونهم علمــاء .. إذن فجوهــر القــضية هو كيفية التعلم من اجل نِجاح المهام الإيجابية أثناء التفاعلات الاجتماعية . **لان القائد في مختلف التخصصات يجب أن يتميز بمجموعة من الصفات هي :-**

١- مستوى غير عادي من الأخلاق الشخصية ، والتواضع ، وإيجابية السلوك والقيم .

٢- قدر كبير من الطاقة والنشاط .

٣-البراعة في ترتيب الأعمال حسب أولوياتها.

٤- التحلي بقدر كبير من الشجاعة والتفاؤل والحكمة في التصرف .

٥-القدرة على تحديد الهدف الصحيح والسعي إليه.

٦-الحفاظ على مستوى ثابت من الحماس والإلهام والتحرر من الخوف بقدر الإمكان.

٧-الاحتفاظ بطريقة تفكير متزن ومعتدل وواقعي.

٨-مد يد المساعدة والتحفيز والدعم للآخرين كي يتقدموا ويحققوا النجاحات المطلوبة .

وهناك مهارات لممارسة القيادة في أوقات العمليات التفاوضية ويمكن للدراسة أن توضح بعض هذه المهارات ، وذلك على النحو التالي :-

١- احترام الآخرين وعدم التقليل من شأن أحد .

٢- العمل على تهدئة المواقف الثائرة .

٣- تشجيع من يستحق والسعي نحو تحقيق أماله .

٤- النظر إلى العمل التفاوضي من خلال منظور التعلم والإبداع .

٥- ممارسة العملية التفاوضية من خلال مبدأ المسئولية التي تساعد على تحقيق التقدم والبحث عن الأفضل.

٦- يجب أن يكون هناك مثل أعلى للتمثل به يساعد على التفكير السليم ويقوم القيم الأخلاقية .

٧- الابتعاد كل البعد عن العنف لأنه يعقد الأمور ويشعل الأزمات .

٨- لا ينبغي أن تكون الأهداف مجرد أشياء جديدة نقوم بها في المستقبل لكنها يجب أن تكون مسئولية والتزام في حل المشكلات القائمة والمستقبلية .

٩- القيادة التفاوضية لا تعني أن تسمح للحرائق الخلافية أن تشب من اجل توظيف كل الطاقات لإخمادها فالقيادة التفاوضية تعنى وضع حصار شامل للخلافات منذ البداية والسيطرة عليها .

والقيادة التفاوضية يجب أن ترتبط بالمعنويات المرتفعة لان المعنويات يجب أن تكون على رأس الأولويات..

فمن الصعب أن تجمع بين الأداء الرفيع والروح المعنوية المنخفضة ولذلك فان أهم مسئوليات القائد الحقيقي مراقبة علامات التدهور أو الانخفاض في الروح المعنوية أثناء عملية التفاعل .

لان ذلك يرتبط دائما بعدم وجود تعاون أو حماس أو التزام بين فريق العمل والبحث عن أخطاء الآخرين وخلق المشكلات وأيضًا عدم فهم الفريق لطبيعة العمل وسوء التواصل والتعامل بينهم على أساس من العداء المتحفز ، و من هذه المحاذير، يتحتم على القائد أن يسعى إلى خلق بيئة تتمتع بالروح المعنوية العالية المتحفزة والطموحة إلى الأفضل ، مما يجعل الفريق كله يستمتع بعمله معًا ومع قائدة ، بعقل مثمر متفتح وببناء مشاعر يعبر بها إليهم ويعبر بها بعضهم إلى بعض واعتراف مشجع منه بإنجازهم مع عدل مطلق بينهم ودفعهم إلى تنمية ذواتهم[٢١] **(هوفر ٢٠٠٢)**.

ب _ مفهوم التقدير التفاوضي:

يـــستخدم **مصطلح التقدير في العمليات التفاوضية** من خلال تحديد هدف معـــين وعملـــية من نوع خاص . أما **الهدف** فهو تقدير القيمة لنشاط أو بـــرنامج أو فعل معين . أما **العملية** فهي قياس الدرجة التي يتحقق عندها هـــذا النـــشاط أو البـــرنامج أو الفعل القيم المنسوبة إلية ، والمتوقع منه تحقيقها .

ولـــذلك يعتبر _ التقدير التفاوضي _ هو القياس للنتائج المرغوبة وغير المرغوبة لعملية تفاوضية معينة تهدف إلى تحقيق هدف ذات قيمة خاصة ، ولـــذلك فالتقديـــر هو علاقة بين نشاط معين وقيمة خاصة أما الجانب المنهجي لهذه العلاقة هو قياس النتائج أو الآثار المترتبة على هذه العملية **. وهناك مبادئ وأنواع لتنمية مهارات التقدير التفاوضي يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها على النحو التالي :-**

أولا- مبادئ التقدير التفاوضي:

ترتبط مبادئ تنمية مهارات التقدير التفاوضي بأربع مبادئ أساسية هي:-

_ **المـــبدأ الأول _ (صـــياغة الأهداف)** يرتبط هذا المبدأ بكيفية صياغة أهـــداف العملية التفاوضية من حيث الأهداف الرئيسية أو الفرعية والتي يطلـــق علـــيها **الأهـــداف القصوى للعملية التفاوضية** ، وتحديد نتائجها المتوقعة وغير المتوقعة ومحاولة قياسها .

_ المـــبدأ الثانـــي _ (تحديـــد المعايير) وذلك من خلال تحديد معايير الـــتحقق من فاعلية العملية التفاوضية مع الأخذ في الاعتبار وضع البدائل قبل الشروع في تحقيق الأهداف .

_ **المـــبدأ الـــثالث _ (وضع المقاييس)** وذلك من خلال تحديد احتمالات الخطأ في القياس ، والعمل على تقليل هذه الاحتمالات .

ـ المبدأ الرابع ـ (فهم النتائج) وذلك من خلال تفسير وتحديد مدى النجاح أو الفشل في قدرة العملية التفاوضية على تحقيق الأهداف المنشودة .

ثانيا_ أنواع التقدير التفاوضي:

وهناك أنواع مختلفة للتقدير التفاوضي ويمكن للدراسة أن تحدد ثلاثة أنواع على النحو التالي :-

ـ **النوع الأول** ـ **(التقدير التفاوضي المقارن)** وهذا النوع من التقدير يتم المقارنة بين أنواع العمليات التفاوضية المشابهة للعملية التفاوضية التي يرجى تناولها ، وذلك من اجل معرفة النتائج التي تم التوصل إليها من خلال الأهداف والتي تم إنجازها بنجاح .

ـ **النوع الثاني** ـ **(التقدير التفاوضي المبدئي للعملية التفاوضية)** وهذا النوع من التقدير يتم بتقدير العملية التفاوضية ذاتها ، من خلال فحص أهداف العملية ، وتحديد المعايير ووضع المقاييس ، وترقب النتائج المرغوب فيها .

ـ **النوع الثالث** ـ **(التقدير التفاوضي البعيد المدى للعملية التفاوضية)** وهذا النوع مرتبط بمدى تناول العملية التفاوضية من خلال الترتيب الزمني ، والظروف المختلفة ، ويطلق على هذا النوع **التقدير التفاوضي التتابعي ، وله ثلاث خطوات واضحة في تناوله هي:**

ـ **الخطوة الأولى** ـ **(معرفة محتوى الأهداف المنشودة)** وترتبط هذه الخطوة بوضع مجموعة من التساولات هي : ما هو محتوى الأهداف التي سوف يتم تقديرها ؟ وهل نريد إحداث تغيير في المعرفة الحالية أو الاتجاهات ، أم أن التغيير الذي نريده أن يحدث في بعض الجوانب التي ترجوها الأهداف المنشودة ؟

_ الخطـوة الثانـية _(التعـرف على طبيعة المستفيدين من العملية التفاوضية) وترتبط هذه الخطوة أيضا بمجموعة من التساؤلات هي : من هـم المـستفيدين مـن العملـية التفاوضية ؟ وما هي ثقافتهم وطبائعهم وتخصـصاتهم ؟ ومـا هـي افضل الطرق لتحديد النجاح أو الفشل التي تتناسب مع طبيعة المستفيدين ؟

_ الخطـوة الثالـثة _(التعرف على مدى التأثير المرغوب) وذلك من خـلال مجمـوعة من التساؤلات هي: هل تهدف العملية التفاوضية إلى تحقيق نتائج على نطاق واسع أم على أثار محدودة ؟

وهل هناك مستويات معينة للأداء سوف يتم تناول العملية من خلالها ؟ أم أن هناك مستوى محدد المعلم ؟

جـ مفهوم المعايير التفاوضية:

يرتبط مفهوم المعايير التفاوضية بأربع أنواع من المعايير التي يمكن أن يحتكم عليها لتحديد مدى نجاح العملية التفاوضية المراد تقديرها وهذه المعايير هي :-

المعـيار الأول (الجهد Effort) ويتحدد نجاح العملية التفاوضية من خـلال قـياس معـيار الجهـد الذي يشمل عدد من الأنشطة والتفاعلات ونوعيـتها ، وهذا يعنى تقدير الطاقة المبذولة لنجاح المفاوضات وقياس الجهد يرتبط بالإجابة على مجموعة من التساؤلات هي :

مدى الطاقة المبذولة أثناء ممارسة التفاعل والاختلاط والأنشطة المختلفة ؟ ومـا هـو مجال المفاوضات المرتبط بالعملية التفاوضية ؟ وما الوسائل المتخصصة لتحقيق الأهداف المرغوبة ؟

_ المعيار الثاني _ (الأداء Performance) ويتجه هذا المعيار لتحديد نـتائج الجهـد لا إلى الجهد المبذول ذاته ، وهذا المقياس يتطلب تحديدا

واضحا للأهداف في ضوء النتائج المنشودة ، وما الذي تحقق من بين الأهداف الرئيسية والفرعية ، وهل التغير المرغوب تم أو ظهر بالفعل أم لا ؟

_ المعيار الثالث _ (ملائمة الأداء Performance Adequacy) ويتعلق هذا المعيار بدرجة فعالية الأداء وملاءمته لنوعية المفاوضات. لان الملاءمة هي مقياس نسبي يعتمد على تحديد الآثار المترتبة من المفاوضات على موضوع العملية التفاوضية ككل .

_ المعيار الرابع _ (العملية Process) ويتعلق هذا المعيار بالعملية التفاوضية التي يمكن أن تساعد على اكتساب الخبرات عن طريق الأداء والأهداف التي تم تحقيقها . لان العملية التفاوضية يتم تحديدها وفق تخصصها والظروف المختلفة المحاطة بها .

د- مفهوم أبعاد القرارات التفاوضية الجماعية:-

يستخدم هذا الأسلوب على أنماط القرارات التفاوضية الجماعية وذلك من خلال بعدين أساسيين هما:-

_ **البعد الأول** _ (**فحص القرار**) وهو الذي يتفحصه الفريق التفاوضي أثناء العملية التفاوضية من اجل اتخاذ القرارات الملائمة ، وذلك من خلال المستوى الجماعي .

_ **البعد الثاني** _ (**درجة مسئولية القرار**) ويرتبط بمدى الالتزام بالمسئولية التي يمكن للفريق التفاوضي أن يكون متمتع بها ، وهذا البعد مرتبط بالقرارات التي يتخذها تلك الفريق .

وهاتين البعدين السابقين يترابطين بمستوى المفاوضات الجماعية ويستلزم ذلك وجود فريق تفاوضي والذي يمكن أن يطلق على قراراتهم (**القرارات التفاوضية الجماعية**) والتي تفرضها طبيعة العملية التفاوضية وذلك من

خـــلال اشـــتراك مجمـــوعة مـــن المفاوضين حيث تتوقف فعالية القرار الجماعي على عدة عوامل منها :

قــدرات أعضاء الفريق التفاوضي ، ودرجة التعاون التي تتحقق بينهم وتحمل المسئولية ، والعلاقات التفاعلية الشخصية بين الفريق التفاوضي ، لان هذه العوامل تنعكس على القرارات النهائية[٢٢]**(المصري ٢٠٠٠).**

هـ مفهوم عوامل التأثير التفاوضي:

أن أســـاس العملية التفاوضية ترتبط بكيفية الإقناع لجميع الأطراف بعيدا عـــن العنف أو الإكراه ، ولذلك فان التأثير الاقناعي هو التأثير الإيجابي بالاقتناع بحقائق الأمور من خلال الحوار والنقاش لتغيير موقف الطرف الآخـــر لكي يشعر بمميزات التغيير ، ويستوجب أسلوب التأثير الاقناعي الصراحة والتركيز على المنطق السليم وفقا لظروف الموقف ، **ويتم ذلك من خلال أربعة عوامل أساسية هي :-**

_ **العامـــل الأول _ (محـــددات التأثيـــر)** إن فاعلـــية التأثير في سلوك الآخـــرين أو استجاباتهم يتوقف إلى حد كبير على معرفة وفهم المحددات الأساسية للتأثير ، مثل تحديد المؤثرات إذا كانت موجه نحو (شخص أو تنظـــيم) وبـــناء علـــى ذلك يتم تحديد أسلوب التأثير الذي يتطابق مع الظروف المحيطة بالعلاقات التفاعلية .

_ العامـــل الثانـــي _ (الطـــرف المستهدف بالتأثير) إن عملية المعرفة الكافـــية والفهـــم الصحيح لخصائص شخصية الطرف المستهدف بالتأثير تـــساعد إلـــى حـــد كبير على تحديد الأسلوب المناسب الواجب استخدامه لأحـــداث التأثير المرغوب . فالشخصية المتشذدة لا يصلح معها أسلوب الفـــرض ، وعلـــى العكس فان أسلوب الترغيب والإقناع قد تساعد على أحداث التأثير المرغوب ، وبدون تضييع للوقت والجهد المبذولين في ذلك كما أن شخصية الطرف المستهدف بالتأثير التي تتصف بالتشكك قد يكون

مـــن الملائم استخدام أسلوب الإقناع البرهاني أي تقديم البراهين الملائمة للإقناع ، وغير ذلك من الشخصيات المتنوعة .

_ **العامـــل الـــثالث** _ (**خصائص التأثير**) ترتبط خصائص التأثير بقدرة الإقناع لان كلما زادت القدرة على المفاوضات وإحداث تأثير إيجابي فعال كلمـــا اكتسب خبير المفاوضات خصائص جديد في التأثير ، وكلما زادت خبرته ومعلوماته مما تساعده في العمليات التفاوضية المستقبلية.

_ **العامل الرابع** _ (**الظروف المحيطة بالموقف**) أن التأثير الفعال لا يتم مـــن فراغ ؛ بل يتم في ظل ظروف موقفيه محيطة ، والتي يجب تقديرها ودراستها بعناية من اجل تحقيق الأهداف المرغوبة[٢٣](ادريس ٢٠٠٠).

و- مفهوم خبير المفاوضات (المفاوض المحترف):

تـــرتبط **حـــرفة المفاوضـــات** بخبير المفاوضات (المفاوض المحتـرف) والعمليات التفاوضية المتنوعة في مجال متخصص والتي يمكن وصفها بأنهـــا مجموعة من العمليات التي يقوم بها المفاوضون على سبيل المثال فـــي مجـــال الأمن الاقتصادي البحري ، وهي ترتبط بالموقف التفاوضي وفـــق مـــنظومة مفاوضات الأمن الاقتصادي البحري والتي تضم أنواع مـــتعددة ، وهـــناك خـــصائص وصـــفات لخبيـــر المفاوضات(المفاوض المحترف) يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها فيما يلي :-

١- القدرة على تصور المشاكل في مجملها وعدم الخوض في التفاصيل .

٢- القـــدرة علـــى تحليل المواقف ومعرفة جوانبها المختلفة ليصل إلى المعلومات اللازمة التي تساعده أثناء العملية التفاوضية .

٣- القـــدرة على التقدير الشخصي حين تكون المعلومات المتاحة قاصرة أو مجزأة أو غير صحيحة .

٤- القدرة على اتخاذ القرارات وحسن التصرف في الأزمات والكوارث .

٥- القدرة على تنظيم الوقت وحسن استغلاله .

٦- المـــرونة في تقبل آراء الغير والاستعداد لملائمة الذات مع الظروف المتغيرة .

٧- الاتزان النفسي واستقرار المشاعر وتحديد الاتجاهات .

٨- الإلمـــام بالعلوم ذات الأبعاد الاستراتيجية مثل : علم الاجتماع وعلم الـــنفس والعلـــوم الأمنية والاقتصادية والقانونية والبحرية والعسكرية والدبلوماســـية وغيرها من خلال التعرف على الأسس النظرية لتلك العلوم وكيفية تطبيقها في الواقع التفاعلي .

٩- قوة التحمل ونضج الشخصية من الخصائص التي يجب أن يتمتع بها خبيـــر المفاوضــــات ويكـــون على قدر من التحرر من الغموض أو الكبرياء .

١٠-الـــيقظة المـــستمرة وهي من صفات خبير المفاوضات ، وضرورة الاســـتعداد الدائم لأي عملية تفاوضية قائمة على حسن التخطيط والتنظيم والإعداد ، وتوزيع الأدوار والتدريب والتنسيق[٢٤](عثمان ٢٠٠٤).

ز- مفهوم تنمية السلوك التفاوضي:

تـــرتبط تنمـــية السلوك التفاوضي بمجموعة من السمات الأساسية مثل : **(السمة الأولى) ـ المهارة ـ** وتتخذ المهارة ثلاث أشكال هي :

ـ **المهـــارة الإدراكية** ـ وتعني انعكاس حسي تلقائي لصفات وخصائص شئ مألوف ومتداول وغير مبهم. ـ **المهارة الفكرية** ـ وهي أسلوب أو تكنيك تلقائي لحل مشكلة سبق مواجهتها . ـ**المهارة الحركية** ـ وهي فعل تلقائي يتشكل كنتيجة لتحولات متكررة للشيء ..

(السمة الثانية) ـ الطلاقة ـ هي إنتاج أو توليد استجابات وحلول كثيرة لمـــشكلة مـــن المشكلات أو تقديم إجابات على سؤال ما أو احتمالات أو نتائج .

(**السمة الثالثة**) _ **المرونة** _ وهي القدرة على التفكير فى البدائل لمشكلة أو موقف ، ومعنى أن يكون الشخص مرناً هو أن يغير من اتجاه تفكيره من أجل التكيف مع المواقف الجديدة .

(**السمة الرابعة**) _ **الأفكار الحسية** _ وتعنى القدرة على التفكير في الأفكار التي تؤدي إلى حل المشكلة .

(**السمة الخامسة**) _ **الإبداع** _ الإبداع ظاهرة قابلة للتعلم متى أعطى للفرد الفرصة ، والإبداع الفردي يمكن أن ينتقل إلى الإبداع الجماعي وهذا ما يطلق علية ثقافة الإبداع ، وتلعب الجوانب المعرفية مثل الذكاء والقدرات الفعلية ، وكذلك الجوانب الوجدانية مثل الذكاء العاطفي الذي يكون له دوراً في تنمية الإبداع من خلال الوعي بالقدرات والاستعدادات الشخصية[٢٥]**(عثمان ٢٠٠٤)**.

(**السمة السادسة**) _ **التفسير** _ ويستخدم المفاوضون التفسير في العمليات التفاوضية من اجل تحليل وفهم الأهداف بحيث يقود ذلك إلى الحل ، ويمكن استخدام البدائل لتفسير التناقضات مع وضع تصورات تقود إلى الحل ويتطلب التفسير التعرف على المعلومات المعطاة المرتبطة بالعوامل التي تتعلق بالهدف والمشكلة .

(**السمة السابعة**) _ **بناء السيناريو** _ يحاول المفاوضون بناء تصورات تساعدهم على تقديم الحل المناسب من خلال البدائل في ضوء المحكات التي توصلت إليها العملية التفاوضية .

(**السمة الثامنة**) _ **التفكير الاستراتيجي التفاوضي** _ ترتبط هذه السمة **بالتفكير العلمي الواضح** وهو عبارة عن القدرة على التفكير المنطقي الواضح المعالم ؛ **ووجه النظر الشاملة** وهي عبارة عن القدرة على رؤية الصور جميعها متكاملة ؛ **والتعبيرية** وهي عبارة عن القدرة على نقل

التفكير إلى الآخرين ؛ القدرة على توضيح الغموض هو عبارة عن العمل بفاعلـــية فـــي المواقف التي تكون فيها المعلومات بالغة الدقة[٢٦](**عثمان ٢٠٠٤**) .

ح- **مفهوم القياس التفاوضي:**

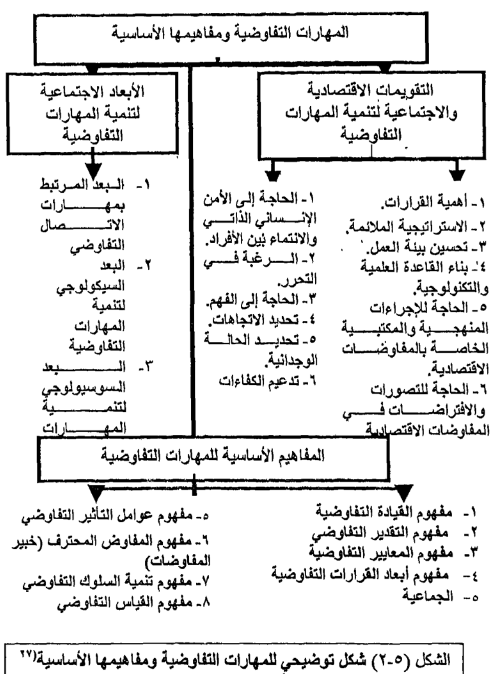
يعتبر مفهوم القياس التفاوضي من المفاهيم التي ترتبط بتحديد الأهداف أو النتائج ، ويرجع أهمية هذا المفهوم لثلاث أسباب رئيسية:-

١- اســتخدام المقايـيس يــساعد على اكتشاف العلاقات بين التفاعلات التفاوضـــية بـــصورة علمـــية من خلال جمع البيانات والمعلومات وبواســطة المقــابلات والتـــي يــستخدم فيها طرق وأساليب البحث الاجتماعي .

٢- إمكانـــية توصيل نتائج العملية التفاوضية للآخرين حيث تساعد على نقـــل المعلومات التفاوضية بين خبير المفاوضات والأطراف الأخرى من خلال الرصد الدقيق المستفيد لنتائج العملية التفاوضية والمراحل التي مرت بها والتوقيت الزمني والإجراءات التفاوضية المتبعة .

٣- أن خبيـــر المفاوضـــات قد يتناول موضوعات تفاوضية متخصصة تتــضمن مفاهـــيم على درجة عالية من التعقيد ، وذلك يتطلب قياس درجة فهم الآخرين لهذه المفاهيم أو اللجوء إلى وضع دليل توضخي لـــتلك المفاهيم في التقرير التفاوضي ، وذلك يحقق نتائج إيجابية نحو العملية التفاوضية من اجل إزالة الغموض في الفهم .

وبعد أن تناولت الدراسة في هذا الفصل المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساســية سوف تحاول الدراسة أن توضح هذا الترابط من خلال شكل توضيحي ، وذلك على النحو التالي :



الشكل (٥-٢) شكل توضيحي للمهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية[٢٧] (سليمان ٢٠٠٥)

٤.٥ خاتمة الفصل الخامس:

قــد تــناولت الدراســة في هذا الفصل **المهارات التفاوضية ومفاهيمها** الأساسية ، وذلك من خلال ثلاث عناصر أساسية قد تناول **العنصر الأول** : الــتقويمات الاقتــصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية وقد ركــزت **الــتقويمات الاقتــصادية لتنمية المهارات التفاوضية** على ستة **تقــويمات** همــا : (**القرارات**) باعتبارها عملية اجتماعية ترتبط أساسا بكافة الأبعاد الإدارية ؛ (**الاستراتيجية الملائمة**) باعتبارها الإطار العام أو الخطط العريضة التي ترسمها السياسة التفاوضية (**تحسين بيئة العمل**) لان بيئة العمل هي بمثابة المحيط التفاعلي لأي عملية تفاوضية ؛ (**بــناء القاعدة العلمية والتكنولوجية**) لان العلاقة بين مفهومي العلم والتكنولوجيا تعتبــر علاقة تكاملية فالعلم هو المعرفة ويساعد على إدراك الحقائق آما التكنولوجيا تعنى تطويع وتوظيف الإمكانيات لتلبية الاحتياجات في إنجاز العملــية التفاوضــية ؛ (**الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية**) لان الجانب المنهجي هو الذي يختص بالمعالجة معتمدا على أسلوب البحث العلمي المنهجي المنظم آما الإجراءات المكتبية فترتبط بكيفية استخراج البيانات والمعلومات كمواد علمية ترتبط بالعملية التفاوضــية ؛ (**الحاجــة للتــصورات والافتراضــات فــي المفاوضات الاقتــصادية**) وذلك من خلال وضع إطار من التصورات والافتراضات للاستراتيجية التي سوف يتم الاعتماد عليها لتناول العملية التفاوضية .

وقــد ركزت التقويمات الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية على ستة تقــويمات همــا : (**الحاجــة إلــى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد**) من خلال التعاطف والثقة والاحترام المتبادل لان ذلك يؤدى إلى إزالة الفجوات في كافة التفاعلات الاقتصادية والاجتماعية (**الرغبة في التحرر**) فالمفاوضات تتيح للأفراد مقدار من الحرية التي يرجوها الأفراد

فـــي تفاعلاتهم الاجتماعية من خلال رغباتهم الذاتية في تسوية منازعاتهم وعقــد اتفاقياتهم من خلال العمليات التفاوضية **(الحاجة إلى الفهم)** ان هــذا الــتقويم يساعد على إزالة التخبط أثناء العملية التفاوضية لأنة تقويم أســاس نحو المعرفة الصحيحة ؛ (**تحديد الاتجاهات**) والتي تعتمد على القــوة الادراكية للأفراد في التفرقة بين ما هو مقبول وأخر غير مقبول ، وبالتالــي فالاتجاهـــات يمكن أن تكون إيجابية أو سلبية ؛ (**تحديد الحالة الوجدانــية**) أن الحالـــة الوجدانية ترتبط بسلوك الشخص وتحدد طبيعة شخـــصيته وبالتالي فالحالة الوجدانية هي العامل الأساسي التي تؤثر في الجـــوانب الانفعالية أثناء التفاعـــلات التفاوضية (**تدعيم الكفاءات**) ان هــذا الــتقويم يعـــتمد على إشباع الحاجات الإنسانية مثل الحاجة المادية والحاجـــات المعـــنوية مثل التقدير الاجتماعي من خلال تفوقه في عملة التفاوضي .

أمـــا **العنــصر الثاني : فقد ركز على** الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضـــية ، وذلك من خلال ثلاث أبعاد اجتماعية ، وذلك بداية **(بالبعد المـــرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي)** باعتباره العملية أو الطريقة التي يـــتم عن طريقها انتقال المعرفة من شخص لآخر ، وقد وضحت الدراسة أن هناك ثلاث أشكال للاتصال التفاوضي ترتبط بثلاث أنواع هم :

(النوع الأول) الاتصال الشخصي الفردي . و(النوع الثاني) الاتصال الجماعي و(النوع الثالث) الاتصال الجماهيري ؛ وقد وضحت الدراسة أن عملـــية الاتـــصال التفاوضي ترتبط بأربعة عناصر رئيسية : المرسل (خبير المفاوضات) ، الرسالة (العملية التفاوضية) المستقبل (المتفاوض معهم) ووسيلة الاتصال التفاوضي .

أمـــا أهـــم قـــنوات الاتصال التفاوضي فقد وضحتها الرسالة من خلال الوســـائل المكـــتوبة ، والوســـائل الشفوية المباشرة ، والوسائل السمعية البصرية ، والوسائل الإلكترونية .

وقد تناولت أيضا الدراسة من خلال هذا العنصر المفاوضات كعملية اجتماعية إتصاليه باعتبارها طريق للحوار المثمر ، وقد أظهرت أن هناك اختلافات جوهرية لطبيعة تلك الحوار ، وبالتالي لان المفاوضات هي بمثابة استراتيجية للغة الحوار تتميز في طبيعتها عن الإقناع أو التسوية أو التنازل .

فالمفاوضات في طبيعتها الاختلافية تتميز بإتاحة الفرصة لتبادل المعلومات ومعرفة كل طرف للآخر من خلال لغة الحوار وأيضا تساعد على إقامة علاقات نامية ومستمرة .

أما البعد الثاني من الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية ، (**البعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية**) وقد وضحت الدراسة أن هذا البعد يرتبط بالسلوك الإنساني التفاوضي باعتبار أن هناك قواعد تتحكم في السلوك الإنساني يجب أن يتعرف عليها خبير المفاوضات ، وبالإضافة إلى ذلك هناك اعتبارات ترتبط بالانطباع الشخصي من اجل تفهم الآخرين وخلق انطباع طيب لديهم ، ومن الاعتبارات التي ترتبط بالبعد السيكولوجي والتي تحدد التصرفات مثل: التصرفات الشخصية ، والتصرفات المحددة تنظيميا والتصرفات المتوقعة من الطرف الأخر أثناء العملية التفاوضية ، وهناك أيضا التصرفات الغامضة والتصرفات المتعارضة .

أمـا البعد الثالث من الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية هو (البعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية) وقد ارتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات مثل : الاتصال الاجتماعي الفعال والذي يجب أن يتبعه خبير المفاوضات أثناء العمليات التفاوضية ، وقد ارتبط هذا البعد أيضا بكيفية طرح الأسئلة أثناء التفاعل التفاوضي وذلك من خلال مجموعة من الأسئلة مثل : الأسئلة التنفيذية أو المباشرة ، والأسئلة

التأكـيديه ، والأسـئلة غير الموجهة ، والأسئلة المعاد توجيهها ، وأيضا أسئلة استمرار الحوار ؛ وبالإضافة إلى ذلك قد تناول هذا البعد كيفية الرد مـن خبيـر المفاوضات على الأسئلة التي يمكن أن تشكل نحوه عقبة في الإجابة عليها ، وقد وضح أيضا هذا البعد أن الاستماع التدقيقي يعتبر من أهـم الأبعاد السوسيولوجية لتنمية المهارات التفاوضية ، وبالإضافة إلى ذلـك الاسـتعداد الذاتي الذي يتميز بمجموعة من الخصائص التي تؤهل خبير المفاوضات نفسيا وفكريا لتولى العملية التفاوضية ، وباعتبار أيضا الـدعم والتحفيـز مـن العوامل الهامة في البعد السوسيولوجي المرتبطة بالعمليات التفاوضية .

أما **العنصر الثالث** والأخير من هذا الفصل : فقد تناول المفاهيم الأساسية للمهـارات التفاوضية ، وذلك بداية من (مفهوم القيادة التفاوضية) والتي اعتبـرت كصفة تدل على القدرة والموهبة على تسير عمل جماعي نحو تحقـيق غايـة مشتركة ، وذلك من خلال الثقة والاقتناع بهذه القيادة . (مفهـوم التقديـر التفاوضي) وذلك من خلال ارتباطه بتحديد هدف معين وعملية من نوع خاص والهدف هو تقدير القيمة لنشاط أو برنامج أو فعل معـين ، أما القيمة فهي تعنى قياس الدرجة التي يتحقق عندها هذا النشاط أو البـرنامج أو الفعـل القيم المنسوب إلى الشيء ، ولذلك يعتبر التقدير التفاوضي هو قياس النتائج المرغوبة وغير المرغوبة للعملية التفاوضية .

(مفهـوم المغاييـر التفاوضية) وقد ارتبط هذا المفهوم بأربع أنواع من المعايير يمكن أن تؤدي إلى نجاح العملية التفاوضية وهي :

الجهد الأداء ، ملائمة الأداء ،العملية التفاوضية . (مفهوم أبعاد القرارات التفاوضـية الجماعـية) هو مفهوم يرتبط بطبيعة العملية التفاوضية من خـلال عـدة عوامل منها : قدرات أعضاء الفريق التفاوضي ، ودرجة الـتعاون بيـنهم وتحمـل المسئولية ، والعلاقات التفاعلية الشخصية بين

الفــريق التفاوضـــي . (مفهوم عوامل التأثير التفاوضي) حيث أظهرت الدراســة أن التأثيــر الإيجابي بالاقتناع بحقائق الأمور من خلال الحوار والــنقاش لتغييــر موقــف الطرف الأخر حتى يشعر بمميزات التغيير. (مفهــوم خبيــر المفاوضـــات) ويمكن أن يطلق علية أيضا المفاوض المحتــرف وقــد أشارت الدراسة أن المفاوضات تعتبر حرفة بمعنى إنها تــرتبط بــنوع مـــن أنـــواع الفنون في طريقة الأداء وبالتالي فان حرفة المفاوضـــات تـــتطلب قـــائم بمهامها وهو خبير المفاوضات الذي يتولى العملـــيات التفاوضـــية . (مفهوم تنمية السلوك التفاوضي) حيث أن هذا المفهـــوم قـــد اتـــضح انه يرتبط بمجموعة من السمات مثل : المهارة ، الطلاقة ، المرونة ، الأفكار الحسية والإبداع والتفسير بناء السيناريو ، والتفكير الاستراتيجي التفاوضي .

(مفهوم القياس التفاوضي) حيث يرتبط هذا المفهوم بتحديد الأهداف أو النتائج التي ترتبط بالعملية التفاوضية .

٥ـ٥ هوامش الفصل الخامس :

(١)احمــد محمد المصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات – المعلومات – القــرارات. الاســكندرية : مؤســسة شــباب الجامعــة ، ٢٠٠٠ ، ص ٢٢٥ .

(٢) احمــد خاطــر ، سميرة كامل ، التنمية الاجتماعية " الأطر النظرية ونموذج المشاركة ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ١٩٩٣ ،ص ١٩

(3) Chaffee, E.E, " Three Models of Strategy" Academy of Management Review,1995,PP.89

(٤) إسماعيل محمد السيد ، الإدارة الاستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية الاسكندرية : الدار الجامعية للطبع والنشر ، ٢٠٠٠ ،ص ص ٤٢ -٤٦

(٥) نــادر رياض ، تحسين بيئة الأعمال وخلق قدرة تنافسية للصناعات المــصرية (دراســة تحليلية) ، القاهرة ، ملحق الأهرام الاقتصادي بتاريخ ١٩٩٧/١/١٣

(٦) جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخــاذ ودعــم القرار في مصر " ، القاهرة ، كراسات استراتيجية : مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ١٩٩٩، ص ٧

(٧) جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخاذ ودعم القرار في مصر " ، مرجع سابق ،ص ص ٣٨-٣٩

(٨) جمــال أبــو شنب ، الإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بتصميم وتنفيذ البحث العلمي تحليل نقدي لنماذج من الدراسات التطبيقية بحث منــشور : مجلة كلية الآداب جامعة حلوان ، العدد الأول ، ١٩٩٥- ١٩٩٦ ،ص ص ١٦١-١٦٢

(٩) إكـــرام عـــبد النبي، استراتيجيات المنافسة الدولية ، القاهرة : كتاب الأهرام الاقتصادي ، العدد ١١٢ ،مايو ١٩٩٧ ،ص٢٢.

(*) **روبـــرت ســـترينج ماكنمارا** Robert Strange Mc Namara :
سياســـي أمريكـــي شغل منصب وزير الدفاع في عهد الرئيسين الامركيين جون كينيدى وليندن جونسون ، ولد روبرت ماكنمارا فـــي مديـــنة ســـان فرنسيسكو في عام ١٩١٦ ودرس الاقتصاد الـــسياسي والفلـــسفة ودعـــى للخدمة في وزارة الدفاع الأمريكي للـــبحث فـــي العلم العسكري أثناء الحرب العالمية الثانية ، ومنح رتبة مقدم عند التحاقه بوزارة الدفاع وفي عام ١٩٦١ عهد إليه بـــوزارة الـــدفاع ، واستقال من منصبة في عام ١٩٦٧ ، وعين علـــى الفـــور رئيسا للبنك الدولي للإنماء والإعمار ومن اشهر مؤلفته كتاب جوهر الأمن ، والذي نشر بواشنطن في ٢٩ فبراير عـــام ١٩٦٨ **المصدر** : الموسوعة السياسية ، روبرت ماكنمارا الجـــزء الخـــامس ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ١٩٩٠ ص٦٦٦ .

(١٠) روبـــرت ماكنمارا ، جوهر الأمن ، ترجمة يونس شاهين القاهرة: الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر ، ١٩٧٠ ، ص ١٢٥ .

(١١) انتصار يونس ، السلوك الإنساني ، القاهرة : دار المعارف ١٩٨٧ ، ص٢٧٩.

(١٢) جمال أبو شنب ، بناء الشخصية والتفاعل في الجماعة التعليمية الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٦ ، ص١٢٢.

(١٣) محمـــود حـــسن ، مقدمة في الخدمة الاجتماعية ، الجزء الثالث " المجـــالات " ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٧، ص ١٠٩.

(١٤) شـكل (٥-١) مـن إعداد الدكتور ربان مدحت خلوصي : يوضح عناصـر الاتصال التفاوضي ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥) .

(١٥) قام الدكتور الربان مدحت خلوصي بتوضيح (المقصود بالتنازل) أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥) .

(١٦)الاقتـباس من : ورقة عمل بحثية حول مهارات الاتصال القاهرة: منشورات المركز المصري لحقوق المرأة ، ٢٠٠١.

(١٧) رأي الدكـتور ربان مدحت خلوصى: في الفروق الموضوعية بين المفاوضـات والتحكيم ، وأيضا بين المساومة والمفاوضات أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥).

(١٨)الموسوعة السياسية ، " القيادة " ، الجزء الرابع ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٦ ،ص٨٣٣ .

(١٩) فاروق السيد عثمان ، التفاوض وإدارة الأزمات ، القاهرة : دار الأمين ،٢٠٠٤ ، ص ص ١٠٣-١٠٤ .

(*)حضر الباحث اشرف سليمان : المؤتمر العالمي عن القيادة في زمن المتغيـرات Leadership from the ground up :Effectiveness in Changing times ، والـذي تم بثه عبر الأقمـار الاصـطناعية فـي توقيت واحد في جميع دول العالم ، وحـضر الباحث هذا المؤتمر في قاعة المؤتمرات بالقاهرة في تاريخ ٢٠٠٤/١٠/١٣ (وحصل الباحث على شهادة من الولايات المتحدة الأمريكية تفيد حضور المؤتمر) .

تابـع ثم حضر أيضا الباحث المؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة Principles of Leadership ، والذي تم بثه أيضا عبر الأقمار

الاصطناعية في توقيت واحد في جميع دول العالم ، وحضر الباحث هذا المؤتمر في قاعة المؤتمرات بالاسكندرية في تاريخ ٢٠٠٥/٦/١٥ (وحصل الباحث على شهادة من الولايات المتحدة الأمريكية تفيد حضور المؤتمر) .

(*)**رودولف دبليو جوليان** Rudolph W. Giuliani (عمدة نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية) ومؤلف كتاب القيادة .

(*)**جاك ولش** Jack Welch (رئيس جينرال اليكتريك بالولايات المتحدة الأمريكية) ومؤلف كتاب جاك الذي تناول به أسس القيادة ونماذج واقعية لممارسة القيادة في المجال الاقتصادي .

(*) يرى **الدكتور ربان مدحت خلوصى** : أن وجهة نظر جوليان عن هذا المثال مطابقة تماما للواقع العملي في مجال السلامة والأمن البحري ، ويوضح ذلك بقوله : (أن قرار ربان السفينة عندما تتعرض السفينة للغرق طبقا للقانون البحري أن تجرى مفاوضات بين ربان السفينة مع كبراء الملاحين من اجل اتخاذ القرار الملائم لمحاولة إنقاذ السفينة أو ترك السفينة) ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥)

(*) **ويشير الدكتور ربان مدحت خلوصي** : أن تقييم المخاطر في البحار ترتبط باتخاذ القرار في التوقيت الحرج ، وعلى سبيل المثال : فان اتخاذ ربان السفينة القرار بتقديم المساعدة إلى سفينة في محنة فقبل اتخاذ هذا القرار يتعين علية تقييم المخاطر التي ستتعرض لها السفينة أثناء عملية تقديم المساعدة ، وهناك مثال أخر : أن اتخاذ ربان السفينة بإلقاء بعض البضائع التي تحملها السفينة في البحر تعتبر (عوارية عامة) ولكن هذا القرار يرتبط بإنقاذ باقي

السفينة وما عليها من بضائع ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥)

(٢٠) محاضرة بالمؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة ، مرجع سابق .

(٢١) المصدر : ورقة عمل تحليلية منشورة عن كتاب القيادة وقت الأزمات لكل من : داني كوكس ، جون هوفر ، منشورات الشركة العربية للإعلام ، ٢٠٠٢

(٢٢) احمد محمد المصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات –المعلومات – القرارات " ، مرجع سابق ، ص ٣٠٩

(٢٣) ثابت عبد الرحمن إدريس ، التفاوض مهارات واستراتيجيات ،الاسكندرية : الدار الجامعية ،٢٠٠٠ ، ص١٥٥

(٢٤) فاروق السيد عثمان ، التفاوض وإدارة الأزمات ، مرجع سابق ص ص ١٢-١٣

(٢٥) فاروق السيد عثمان ، نفس المرجع السابق ، ص ٦٦

(٢٦) فاروق السيد عثمان ، نفس المرجع السابق ، ص ٧٩

(٢٧) شكل (٥-٢) **من إعداد الباحث** : يوضح المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية .

الفصل السادس
بعض أنواع المفاوضات
في
مجال الأمن الاقتصادي البحري

تمهيد :

سوف يركز هذا الفصل الأخير على بعض أنواع المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك باعتبار أن المفاوضات تعتبر لغة الحوار التفاوضي ، وذلك من خلال ثلاثة أنواع سوف تقترحها الدراسة بأسلوب تركيبي بنائي من خلال ثلاثة أنواع رئيسية هي :

المفاوضات البنائية والتي سوف تتضمن على المفاوضات التجارية والصناعية ، والمفاوضات الوقائية المرتبطة بالسلامة والأمن والبيئة البحرية ومفاوضات الإعاشة ذات الارتباط بالأبعاد الاجتماعية وذلك من خلال العناصر التالية :-

٦-١ المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٢ المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٣ مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٤ خاتمة الفصل السادس .

٦-١ المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تعتبر الدراسات البنائية من الدراسات التي تدخل في نطاق العلوم الاجتماعية وارتباطها بالأبعاد الاستراتيجية لان هذه النوعية من الدراسات تركز على التركيبات المتجانسة في مجال متخصص يرتبط بنطاق محدد من المجتمعات ، وعلى سبيل المثال :

مجال الأمن الاقتصادي البحري الذي يرتبط بنطاق المجتمع البحري وبالتالي فالمفاوضات البنائية هي عبارة عن تجمع لعدد من الأنواع المتجانسة تهدف إلى توضيح خصائص عامة للأبنية الاجتماعية التي تمارس وظائفها من خلال وحدات متخصصة تؤدي إلى ترسيخ تلك البناءات بهدف التطوير الذي ينمى ويعزز تلك المجتمع ، وسوف تسعى

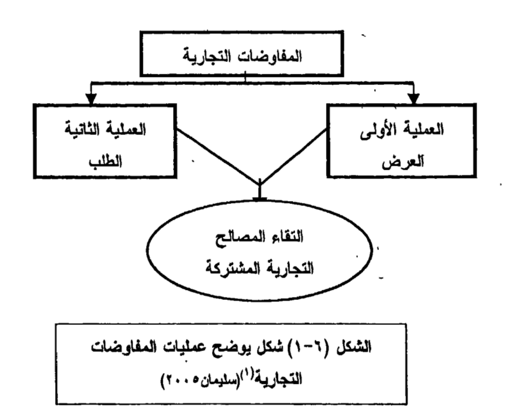
الدراسة لتناول بعض الأنواع المرتبطة بالمفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك على النحو التالي :

أ _ المفاوضات التجارية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

ترتبط المفاوضات التجارية في مجال الأمن الاقتصادي البحري بمختلف نشاطات الشركات التي ترتبط بممارسة أعمالها في النطاق الاقتصادي البحري وتتنوع هذه الشركات فيما يلي : **الشركات المساهمة والشركات ذات التوصية بالأسهم ، والشركات ذات المسئولية المحدودة ، وشركات الأشخاص[*] .**

وبالتالي فالمفاوضات التجارية ترتبط بكافة العلاقات والتعاملات في المجالات التجارية عن طريق العرض والطلب الذي يمتد إلى كافة المستويات التفاوضية لان الفرد لا يستطيع أن يحقق ما يريد من إيجابيات في المجال التجاري إلا من خلال عمليات تفاوضية تحقق عملية التقارب في وجهات النظر ، ولكي يتضح ماهية هذا النوع من المفاوضات . فيمكن للدراسة أن تضع تعريف محدد له. فالمفاوضات التجارية:

(هي عمليتين تفاعليتين يرتبط كل منهما عن طريق عرض نوع معين من الخدمات التجارية بمختلف أشكالها وتلتقي هاتين العمليتين إلى نقطة التقاء تسمى بنقطة التقاء المصالح التجارية المشتركة داخل المحيط التفاعلي للعلاقات الاجتماعية المرتبطة بطبيعة نوع معين من العرض والتقائه مع طلب المستهلك) ويتضح ذلك في الشكل الآتي:



الشكل (٦-١) شكل يوضح عمليات المفاوضات التجارية[1](سليمان ٢٠٠٥)

والمفاوضات التجارية ترتبط بالنشاطات المرتبطة بالتجارة التي تعمل على تعميق العلاقات بين الأفراد والدول ، وتتعدد أيضا وسائل المفاوضات التجارية بتعدد أنواع التجارة على مختلف النطاقات ، وارتباطها بعمليات النقل البحري المختلفة سواء عن طريق الأفراد أو الوكلاء أو الشركات في جميع حالات العرض والطلب ، وسوف تركز الدراسة على التجارة الإلكترونية ، ودورها في التسويق الإلكتروني في مجال النقل البحري وذلك على النحو التالي :-

أولا- دور مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري:

يشير **الدكتور احمد مصطفى**[*] أن التجارة الإلكترونية تشكل في ظل التطورات والتغييرات المتلاحقة التي تمر بالمجتمع الدولي وسيطرة فكر العولمة في ظل وجود منظمة التجارة العالمية The World Trade Organization (WTO) جزء أساسي للتحديات التي يجتازها العالم في عصر المعلوماتية ومجتمع المعلومات وتطور الاتصالات ، وبالتالي

أصبحت تشكل عامل أساسي في تطور مجال النقل البحري وبالتحديد في جوانب التجارة البحرية الإلكترونية[٢] (مصطفى٢٠٠٥) .

حيث تتسم عمليات النقل والتجارة عبر الحدود الدولية بالكثير من التعقيدات في الإجراءات وخاصة بين الدول النامية التي تطلب بيانات ووثائق تفرضها الحكومات بغرض الرقابة . ولما كان الهدف الرئيسي لقطاع النقل البحري هو نقل البضائع بين الدول بأسرع وقت وبأقل تكلفة فقد ظهرت التكتلات الاقتصادية العالمية مستفيدة من إمكانيات التجارة الإلكترونية في تبسيط الإجراءات ، وتنميط وتوحيد الوثائق المتبادلة وميكنة تبادلها إلكترونيا خلال الشبكات العالمية الحديثة للاتصالات ، والتجارة الإلكترونية هي التجارة التي تتسم باستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات والاتصالات من خلال شبكة الإنترنت وذلك من خلال مفاوضات التبادل الإلكتروني للبيانات لكي تحل محل المستندات الورقية . لذلك فهي وسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم جميعها في وقت واحد وبأقل النفقات حيث تساعد البائع على عرض وترويج البضائع والخدمات وعقد الصفقات وتخطى المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة وتنوعه ، ومتعددة الأغراض وبالتالي تحقق للبائعين التنافس الحر في السوق المفتوحة على أسس متكافئة وللمشترين سرعة وسهولة الاختيار وإتمام الصفقات كما انخفضت تكاليف التسويق ، وزادت الربحية واصبح لا فرق بين الشركات الكبرى والصغرى واصبح أي منتج لسلعة أو خدمة طابع مميز في طريقة العرض والترويج عالميا بأقل تكلفة ، وذلك بإنشاء صفحة عرض Website للنشاط على شبكة الإنترنت .

كما أن التجارة الإلكترونية تساعد على تخطى حواجز الزمن والتعامل مع العملاء على مدار الساعة . وبالتالي فهناك تغيرات واقعية في مجال المفاوضات التجارية من خلال أساليب وأدوات التعامل التجاري والتسويق

وطرق ووسائل الدفع . **ومن أهم مزايا مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري هي:**

توسيع دائرة الغرض والتسويق والترويج من المحلية إلى العالمية بأقل تكلفة ، وتحسين أداء وطرق البيع والشراء ، ورفع جودة السلع والخدمات مع خفض تكلفتها ، وسرعة البحث والوصول إلى قرار الشراء لأفضل سلعة أو خدمة بأقل تكلفة ، وتوفير البيانات والإحصائيات التي تساعد على تحقيق دقة دراسات وبحوث السوق في مجال متخصص بالنقل البحري .

وفي مقابل المزايا السابقة لمفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري فهناك مشاكل لتطبيق التجارة الإلكترونية في الدول النامية أهمها : ضعف الثقة والأمان ، وتخوف كل من البائع والمشترى من طرق ووسائل الدفع الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني وضعف حدود المعرفة بإمكانيات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لخق الثقة في التعامل التجاري من خلالها ، وضعف وصعوبة بناء أو الاشتراك في تحالفات تجارية إقليمية أو عالمية ، وصعوبة القدرة على المنافسة الدولية ، والحاجة إلى عمالة لها مهارات التعامل مع الأجهزة الإلكترونية وبرمجياتها بالإضافة إلى الخبرة التخصصية في مجال النشاط[٣]**(شلبي ٢٠٠٢)** .

ويوضح **الدكتور مير حمزة[*] أن خبير مفاوضات التجارة الإلكترونية** يجب أن تتوافر به مجموعة من المقومات حتى يتغلب على مشاكل التطبيق العملي لها وهذه المقومات هي :

لابد من وجود الخبرة التجارية في وسائل البيع والشراء أو تقديم نوعية الخدمات ، ولابد أن يكون لديه الخبرة الاقتصادية لانه سوف يصبح

متفاعل مع المسارات الاقتصادية سواء على المستوى الوطني أو العالمي ، ويجـــب أن يلم بمختلف الاتفاقيات الدولية التي ترتبط بموضوع التجارة الإلكترونية والمتابعة المستمرة للتنظيمات الاقتصادية العالمية التي تتحكم فـــي المـــسارات الاقتـــصادية علـــى المستوى العالمي وهذا كله بجانب ضـــرورة الإلمام بالجانب الإداري وبالتحديد مفاوضات إدارة المشاريع ، ولابـــد أن تتوافـــر لديـــة الخبـــرة المعلوماتية في كيفية التعامل مع تقنية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخبرة غير عادية في التعامل مع شبكة الإنتـــرنت وإنشاء وتزويد الصفحات الثابتة والمتغيرة Website وطرق تـــبادل المعلـــومات داخـــل هذه الشبكة الإلكترونية ، ولابد أن يلم خبير مفاوضات التجارة الإلكترونية بالخبرة السوسيولوجية والسيكولوجية والتي تمـــنحه القـــدرة فـــي الـــتعامل مع الأفراد بمختلف جنسياتهم لان الأبعاد الاجتماعـــية والنفـــسية لهـــا دور أساســـي في نجاح مفاوضات التجارة الإلكتـــرونية التـــي ترتبط بكيفية ووسائل التفاعل مع الآخرين ؛ ويشير **الدكـــتور ميـــر حمـــزه** أن التجارة الإلكترونية واحدا من موضوعي ما **يعـــرف بالاقتـــصاد الرقمي** Digital Economy حيث يقوم الاقتصاد الرقمي على **حقيقتين** :-

التجارة الإلكترونية و تقنية المعلومات Information Technology

فتقنية المعلومات أو صناعة المعلومات في عصر الحواسب والاتصال هـــي التي خلقت الوجود الواقعي والحقيقي للتجارة الإلكترونية باعتبارها تعـــتمد على الحواسب والاتصال ، ومختلف الوسائل التقنية للتنفيذ وإدارة النشاط التجاري ، وبالتالي فالتجارة الإلكترونية هي تنفيذ و إدارة الأنشطة الـــتجارية المـــتعلقة بالبضاعة والخدمات بواسطة تحويل المعطيات عبر شبكة الإنترنت أو الأنظمة التقنية الشبيهة[٤]**(حمزه ٢٠٠٥).**

وبالتالـــي يمتد المفهوم الشائع عن مفاوضات التجارة الإلكترونية بشكل عامّ إلى **ثلاثة أنواع من الأنشطة** :-

الـنوع الأولْ : خـــدمات ربط أو التعامل معْ الإنترنت وما تتضمنه من خـــدمات ذات محتوى تقني ومثالها الواضح الخدمات المقدمة من مزودي خدمات الإنترنت Internet Services Provider .

النوع الثاني : التسليم أو التزويد التقني للخدمات .

والـــنوع الـــثالث -: استعمال الإنترنت كوسيلة لتوزيع الخدمات وتوزيع البضائع والخدمات المسلمة بطريقة غير تقنية (تسليم مادي عادي) من حـــيث استغلال التقنية في أنشطة التجارة التقليدية ، وفي الواقع التطبيقي فـــان مفاوضـــــات التجارة الإلكترونية تتخذ أنماطا عديدة في مجال النقل البحري ، كعروض نقل البضائع وتقديم الخدمات البحرية بمختلف أشكالها ونقـــل الركاب وإجراء بيوع السفن بالوصف عبر مواقع شبكة الإنترنت العالمـــية مع إجراء عمليات الدفع النقدي بالبطاقات المالية أو بغيرها من وســـائل الدفع ، وإنشاء مؤسسات افتراضية بيع على الإنترنت ، والقيام بأنـــشطة التـــزويد والـــتوزيع والوكالة التجارية عبر الإنترنت وممارسة الخدمات المالية وخدمات الشحن وغيرها عبر الإنترنت .

وفـــي الـــوقت الـــراهن أعلـــن **البنك العربي الأفريقي الدولي** عن طرح لمجموعة متنوعة من خدمات الدفع عبر شبكة الإنترنت بالتعاون **مع فيزا العالمـــية** وهـــي خدمة Click 2 Shop ، وتتميز هذه الخدمات الجديدة بإتاحـــة الفرصـــــة أمام المزيد من تنشيط حركة التجارة الإلكترونية عبر شبكة الإنترنت بسرعة وسهوله في مناخ يتميز بالأمان والحماية الفائقة ، وبذلك يستطيعون العملاء الانضمام لعالم التجارة الإلكترونية ، والخدمات الجديـــدة التـــي يقـــدمها البنك العربي الأفريقي الدولي في مجال التجارة

الإلكترونية لعملائه القائمين بالأعمال التجارية في جمهورية مصر العربية من خلال تأمين وتسهيل عملية الدفع على مواقعهم الإلكترونية من خلال شبكة الإنترنت .

وهذه الخدمات مؤمنة من الاختراق أو التزيف على شبكة الإنترنت وهذه الخــدمات غير مسبوقة من الأمان الإلكتروني ، ومن خلال هذه المبادرة اصبح البنك العربي الأفريقي الدولي مشاركا في المبادرة العالمية للتجارة الإلكترونية الأمنه التي تتبناها فيزا العالمية ، ومع زيادة استخدام التجارة الإلكتــرونية ســوف يعــود ذلك على المواطن المصري بالنفع ، وكذا الــشركات وقطـــاع الأعمال من اجل زيادة الدخل القومي المرتبط تنشيط الاقتصاد القومي .

ومن جانب أخر يمكن استخدام التجارة الإلكترونية كوسيلة جديدة لتسويق الخــدمات المخــتلفة التــصديرية كمــا أن الاتجاهــات العالمية للتجارة الإلكتــرونية تلقــى الضوء على الفوائد والمميزات الضخمة التي تجنيها جمهــورية مــصر العــربية إذا توسعت في عالم التجارة الإلكترونية ، والجديــر بالذكــر أن حوالــي ٦٠% من أجمالي حجم معاملات الشراء العالمــية عبر شبكة الإنترنت حول العالم يتم حاليا باستخدام بطاقات فيزا كما أن هناك ١٥ مليون حامل بطاقة فيزا يستخدمون خدمة (معتمد فيزا) بصورة نشطة أثناء التسويق عبر شبكة الإنترنت .

وتــشير احدث إحصاءات التجارة الإلكترونية الصادرة عن فيزا العالمية عــن الاثنى عشر شهرا المنتهية في سبتمبر ٢٠٠٥ إلى أن حجم التجارة الإلكتــرونية علــى مستوى العالم باستخدام بطاقات فيزا بلغ ١٦٢ مليار دولار أمريكي بزيادة قدرها ٤٣% عن العام السابق وعلى مستوى وسط وشــرق أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا . فلقد كان هناك نمو مماثل في العام الماضي بالرغم من صغر حجم معاملات التجارة الإلكترونية نسبيا

فلقـــد انفـــق المتسوقون في هذه المنطقة عبر شبكة الإنترنت ٤٥٠ مليون دولار أمريكي خلال العام المنتهى في شهر سبتمبر ٢٠٠٥ بزيادة سنوية قـــدرها ٤٨% ومن ناحية أخرى شهد القائمين بالأعمال التجارية في هذه المنطقة زيادة قدرها ١٤٠% في حجم مبيعاتهم وتقديم خدماتهم عبر شبكة الإنتـــرنت لتـــصل إلـــى ٣٥٠ مليون دولار أمريكي خلال نفس الفترة[٥] (الأهرام الاقتصادية ٢٠٠٥) .

ثانيا- دور مفاوضات اتفاقية الجات وتأثيرها على مهام التوكيلات الملاحية:

يـــشير **الدكـــتور ربـــان سامى زكي** [*] انه في منتصف شهر إبريل عام ١٩٩٤ شـــهدت مديـــنة مـــراكش بالمغرب إعلان النظام العالمي الجديد (الجات وتحرير تجارة الخدمات) حيث اشترك في توقيع هذا النظام وفود ١٢٤ دولـــة وقعوا على ٢٨ وثيقة ، وقد استمرت المفاوضات قبل إعلان هـــذا النظام اكثر من سبع سنوات منذ إعلان بونتادل إيست في أورجواي في سبتمبر ١٩٨٦ ، وأسفرت عن اكبر مجموعة من الاتفاقيات التجارية الدولـــية فـــي تاريخ الجات منذ أن تأسست عام ١٩٤٧ وغطت مجالات عديـــدة ومتـــشعبة ، وتؤثـــر على معظم الأنشطة الاقتصادية الدولية فقد تـــناولت إلـــى جانب تحرير التجارة الدولية مثل الخدمات المالية والبنكية والسياحية والمقاولات والنقل والمواصلات وغيرها .

وبالتالـــي فان الجات لها تأثيرات على **مهام التوكيلات الملاحية**[*] وقد ركـــز **الدكـــتور ســـامى زكي** على **[نقل الرسائل والحاويات من الباب للـــباب]** باعتبارها من المهام الحيوية للتوكيلات الملاحية بحيث اصبح لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط دور رئيسي في نجاح عملية النقل من الـــباب للباب من حيث اختيار الطريق البحري والمواني والطريق البري وقـــد يخـــتار جسرا بريا لاختصار طريق الرحلة التي تعبرها الحاويات وتامـــين وصـــولها إلـــى يد المرسل إليه سليمة وفي وقتها المحدد ومن

المــشاكل المتــصلة بالبنية الاقتصادية التي تواجه تنفيذ مهام التوكيلات الملاحية التي تقوم بمهام من الباب للباب هي :

الايــداعات والــضمانات المصرفية ، البنية الأساسية مثل الطرق البرية والــسكك الحديدية والكباري والجسور والأنفاق وغيرها ، وتأجير السفن والــسيارات لــنقل الحاويــات ويوضح الدكتور سامى زكي أن مع هذه الــضغوط فان من المتوقع بان التوكيلات سوف تكون قادرة على تحمل هذه الضغوط والمخاطر ، ولكن المعوقات الأساسية والتي لا يستطيع أن تــتغلب عليها التوكيلات الملاحية هي التعقيدات الإدارية والتي يمكن أن تعــوق مهــام التوكيلات الملاحية مثل : قضاء وقت كبير في مفاوضات إجــراءات التخلــيص الجمركية وحدوث التاخيرات ووجود المنازعات المستمرة مع الجمارك والتي تؤدى إلى زيادة التكلفة كذلك فرض غرامات جمركية تعسفية أو إدخال زيادات غير معلن عنها في التعريفات ، وعدم تــدريب الموظفــين حتى الدرجة المتوسطة في إدارة التخليص الجمركي بالتوكــيلات والــذي يــؤدى إلــى أخطاء ترتكب في استيفاء المستندات الجمــركية وقــد يؤدى هذا بدورة إلى بطء التخليص على البضائع والى فــرض غرامات وكلاهما لا يخدمان مصلحة تحقيق نقل البضائع بكفاءة مما يؤثر على النمو الاقتصادي البحري ، وبالإضافة إلى ذلك عدم وجود رابطــة للتوكــيلات الملاحية ولا بد أن تكون العضوية في هذه الرابطة اختــيارية مــع تنظــيم حمــلات إعلام للإبلاغ عن النشاط لهذه الرابطة وبالفوائد التي سيحققونها من عضويتهم[٦](زكى١٩٩٤).

بـ المفاوضات الصناعية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

أولاـ أراء استشاريين بناء السفن في مفاوضات صناعة النقل البحري:

أن صــناعة النقل البحري ترتبط أساسا في بادي ذي بدء بصناعة السفن والتي يطلق عليها في المجال البحري **بناء السفن** ، وبالتالي فهناك ميدان

متسع للمفاوضات في تلك المجال على مختلف التنظيمات التي تتداخل وتتشابك من اجل تحقيق هذا الهدف ، ويوضح **الدكتور ربان مدحت خلوصي** عند بناء السفينة لابد أن يكون هناك إشراف لإحدى هيئات التصنيف حيث تصدق الهيئة على التصميمات والرسومات وحسابات الاتزان والغمر واللوحات الإنشائية الخاصة بالسفينة ، وتبنى السفينة تبعاً لقواعد هيئة التصنيف ويقيم لها **درجة**(*) في السجل الخاص بالهيئة (Register Book) ، ويستمر للسفينة نفس الدرجة طالما وجدت عند فحصها أنها مصنفة طبقا للقواعد(٧) **(خلوصي ٢٠٠١)** .

وبناء على ما أشار إلية **الدكتور مدحت خلوصي** في ذلك الشأن فكان على الدراسة ضرورة إجراء **مقابلة ذات طابع استقصائي** مع أحد الاستشاريين المتخصصين في بناء السفن في جمهورية مصر العربية وذلك من اجل التعرف على طبيعة المفاوضات المرتبطة بصناعة النقل البحري وكانت المقابلة مع **المهندس محمد جابر**(*) ، وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

_ متى بدأت صناعة السفن في جمهورية مصر العربية ؟

يشير **المهندس محمد جابر** أن هناك مجموعة من الدراسات قدمت في هذا الشأن ، ومن ابرز هذه الدراسات الدراسة التي قام بها **الدكتور مهندس احمد فاروق عبد المنعم**(*) عام ١٩٨٣ ، وكان موضوعها [صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر] حيث توضح الدراسة انه منذ عام ١٩٥٩ قد تم البدء في بناء أول سفينة تجارية مصرية في الورش الرئيسية لهيئة قناة السويس في بورسعيد ، وكانت المجموعة الأولى من هذه السفن هي سفن بضاعة حموله ٣٢٠٠طن.

وكان من أهم العوامل التي شجعت هيئة قناة السويس في البَدء في هذه الصناعة هو توافر قاعدة عمالية ذات خبرات كبيرة اكتسبت على مر

السنين في أعمال إصلاح السفن ، ولقد بدأت هذه الصناعة بالتعاون مع إحدى ترسانات ألمانيا الغربية إذ قامت بتوريد كافة الرسومات والمكونات وأرسلت بعض خبرائها للإشراف على التنفيذ والتدريب . وتم تطوير الورش الرئيسية لهيئة قناة السويس لتصبح ترسانة بورسعيد البحرية ، وفي أوائل الستينيات أيضا وضعت اللبنات الأولى لمشروع ترسانة الاسكندرية بعد الاتفاق مع حكومة الاتحاد السوفيتي على تصميم المشروع وإنشاء مركز التدريب وتوريد كافة المعدات ووسائل الإنتاج ، وكذلك وضع نظم تداول المعلومات الفنية وإيفاد خبراء للتدريب والإشراف على التنفيذ ، وقد استمرت هاتين الترسانتين في محاولة تحقيق الأهداف التي كانت ترنو إليها الدولة ، وبالنسبة للسفن الصغيرة والوحدات البحرية والنهرية ذات الأغراض الخاصة فقد نشأت ترسانات وطورت بعض ورش الإصلاح لتصبح ورش للبناء في مرحلة الستينيات ، ومن أهم هذه الترسانات هي :

المصرية لاصلاح وبناء السفن ، والتمساح ، والمقاولون العرب ترسانة السويس ، وغيرهم .

_ ما هي الأهداف الاستراتيجية والاقتصادية والاجتماعية في مصر منذ المرحلة الأولى لبناء السفن ؟

بعد حصول مصر على استقلالها السياسي وعودة السيادة الوطنية إليها خلال الخمسينيات كان من الطبيعي أن تتجه الدوله إلى وضع خططها الاستراتيجية لحماية هذا الاستقلال ودعمة وكان من أهم الأهداف الاستراتيجية التي خططت لها الدولة في ذلك الوقت هو تحويل المجتمع المصري من مجتمع زراعي إلى مجتمع صناعي متطور يستطيع أن يوفر احتياجات أفراده وطموحاتهم بقدراته وإمكانياته وكان من أهم الصناعات التي أدرجتها الدولة في خطتها الأولى للتنمية صناعة بناء السفن ، وذلك

فـــي عام ١٩٥٥ في إطار ما أطلق علية (بمشروع السنوات الخمس) ، وكانـــت الأهـــداف الاستراتيجية والاقتصادية والاجتماعية التي وضعها مشروع السنوات الخمس هي :

١- دعـــم أســـطول مـــصر الـــتجاري ، وذلك ببناء سفن تجارية جديدة والوصـــول بطاقـــة هذا الأسطول إلى الحجم الذي يسمح بنقل حصة وافـــية لتجارة مصر إلى الخارج على سفن مصرية تمكن الدوله من الـــسيطرة علـــى تجارتهـــا الخارجية وتوفر جزء كبير من العملات الأجنبـــية التـــي تدفـــع لنوالين السفن الأجنبية ، وذلك من اجل تنمية الاقتصاد القومي ودعم ميزان المدفوعات .

٢-المحافظـــة على سفن الأسطول المصري التجاري باعتبارها جزء من راس المال القومي وذلك بتوفير الإمكانيات اللازمة للإصلاح وإجراء الصيانات المستمرة للسفن .

٣- الدخول تدريجيا في صناعة السفن الحربية لدعم قدرة مصر الدفاعية للـــدفاع عـــن ســـواحلها وتمكينها من القيام بدورها الرائد في المنطقة العربية .

٤- إرســـاء دعـــائم صـــناعة مـــصرية لبناء واصلاح السفن والخفض التدريجي لمساحة تبعية مصر للدول الأجنبية في مجال هذه الصناعة .

٥- مقابلـــة حجم الطلب المتزايد على إصلاح السفن الأجنبية التي تتوافد علـــى موانـــى الاسكندريه وبورسعيد والسويس مما يعود على الدوله بإيرادات لا يستهان بها من العملات الأجنبية .

٦-تنمـــية المـــوارد البشرية ، وذلك بخلق كوادر فنية ذات مهارات فنية عالـــية فـــي مهن إنشاءات الصلب واللحام والتركيبات ، وخلق فرص عمل جديدة .

_ ما هي المعوقات التي تقابل صناعة النقل البحري مع المتغيرات العالمية المستحدثة؟

أن هناك معوقات بالفعل تقابل صناعة النقل البحري ليست في دوله محددة وإنما يمكن أن تقابل اغلب الدول التي لا تتمتع بإمكانيات تطوير الأساطيل البحرية التجارية التابعة لها وعلى سبيل المثال :

نجـد أن اللجــنة البحرية في الاتحاد الأوروبي قد وضعت قواعد للسفن كانــت مــرتبطة بالبيئة ، وبالتالي أصبحت أساطيل بحرية تجارية كثيرة لدول مختلفة لا تستطيع الدخول إلى مواني دول الاتحاد الأوروبي إلا إذا طــبقت شــروطهم وقــواعدهم ، وهذه القواعد كانت بعيدة عن قرارات المنظمة البحرية الدولية IMO وبالإضافة إلى ذلك بدأ الاتحاد الأوروبي يأخــذ بعــض القــواعد من IMO وإخضاعها للتنفيذ الصارم وبالتالي أصــبحت هذه القواعد مكلفة على الشركات الغير متوفر لديها الإمكانيات المادية حتى توفر القواعد المرتبطة بالبيئة التي يطلبها الاتحاد الأوروبي ، وبالتالــي بــدأت تشترط بان يتم استخدام السفن التابعة لهم لأنها مجهزة بالتجهيزات الخاصة بهم ، وبالتالي اصبح هناك معوقات أمام المصدرين والمستوردين المتعاملين مع دول الاتحاد الأوروبي وعلى سبيل المثال هذه المــشكلة قابلت مصدري الألمونيوم في جمهورية مصر العربية وكانت هــذه القــواعد أو الاشتراطات مرتبطة بعمر بناء السفينة وبعض قواعد الــسلامة البحرية وغيرها من الاشتراطات التي وضعتها اللجنة البحرية بالاتحــاد الأوروبــي ، وبالتالــي هذه القرارات جعلت الدول التي تتمتع بقدرات وإمكانيات مالية اكثر ثراء والدول التي تحاول أن ترتفع بقدراتها فــي الأســاطيل البحرية اكثر عناء ويقابل ذلك أن السوق الملاحي في الــدول التــي تحــاول أن ترتفع بمستواها أصابه حالة من الركود الحاد وبالتحديد المنطقة العربية نتيجة للقواعد التي وضعتها اللجنة البحرية في الاتحاد الأوروبي على سبيل المثال .

_ وما هو رد الفعل من الدول التي قابلت تلك المعوقات المستحدثة في صناعة النقل البحري ؟

على سبيل المثال للمنطقة العربية دولة مثل جمهورية مصر العربية بدأت بالتحديد منذ عامين تنتبه للمعوقات التي بدأت تقابل ملاك السفن والشركات الملاحية مع المتغيرات العالمية الجديدة والتي بدأت تعوق حركة التجارة المصرية على المستوى العالمي ، وبدأت مصر في وضع منظومة لتطوير قطاع النقل البحري حتى تواكب المتغيرات العالمية ، ولكن اكثر المشاكل التي قابلت الشركات الملاحية كانت المعوقات المادية ، وحينما شعرت الدولة بهذه المشاكل حاولت تقديم يد العون للشركات الملاحية بأكبر قدر مستطاع ، وبالتحديد خلال عام ٢٠٠٥ .

فقد بدأت وزارة النقل البحري المصري بتدعيم عملية النقل البحري المصري من خلال دفع الشركات الملاحية لكي يتم تحديث الأساطيل البحرية التجارية وحثهم على زيادة عدد السفن عن طريق تعزيز القطاع الخاص ، وعلى سبيل المثال :

تقديم حوافز للشركات التي سوف تساهم في هذا المجال من خلال محاسباتهم الضرائبية وبالنسبة لرسوم الموانى وبالنسبة لعمليات القروض البنكية ، وقد بدأت الشركات الجادة بناء على هذه المساعدات بالقيام بدراسات فعلية لتحديث الأسطول التابع لها حتى تتماشى مع المتغيرات الدولية ، وكان ذلك بمثابة دور إيجابي من الحكومة المصرية وقابله إيجابية من الشركات الملاحية المصرية ، ولكن هذا الدور التنموي لم يظهر حتى ألان بصورة واضحة لان السفن خلال مرحلة التجهيز والبناء تستغرق مراحل زمنية كبيرة ، ولكن قد بدأت بالفعل شركات القطاع الخاص الكبيرة تلبية توجيهات ومساعدات وزارة النقل البحري المصري

_ هل حدث تغير للتنظيمات التي تباشر عملية متابعة بناء السفن في مصر في الوقت الراهن لمواكبه للمتغيرات العالمية ؟

بالطبيع حدث تغير إيجابي من الحكومة المصرية في الوقت الراهن لمراكبه المتغيرات العالمية فقد صدر قرار جمهوري بضرورة وجود هيئة للسلامة البحرية ، وهذه كانت أول خطوة من جانب جمهورية مصر العربية حتى تواكب القواعد والقرارات المستحدثة الدولية وكانت خطوة موفقة بان تصبح لمصر هيئة للسلامة البحرية ، وقد اعتمدت منظومة التفتيش البحري الذي كانت متواجد منذ فترات تاريخية سابقة ، وبدأت بالفعل من خلال القيادات العاملة بها بإجراء تنظيم جديد للقرارات البحرية والتفتيش والمتابعة وباعتبارها جهة سيادية فيعتمد دخلها المادي على رسوم التسجيل والمعاينات أما مهامها الأخرى فتعتبر خدمية .

_ ما طبيعة المفاوضات مع هيئات التصنيف ؟ وما هي الهيئات المتواجدة في المجتمع البحري؟

أن طبيعة المفاوضات في مجال بناء السفن مع هيئات التصنيف هي **مفاوضات فنية** تدخل في كافة طرق التعامل مع هيئات التصنيف أو السلطات البحرية في دولة تسجيل السفينة .

لان هذه الهيئات يطلق عليها هيئات الإشراف والتصنيف وهى بمثابة تنظيمات تقوم بعمليات التطبيق للمعايير الفنية فيما يتعلق بالتصميمات وفحص البناءات المرتبطة بالسفن ، وأيضا التركيبات البعيدة عن الشاطئ ، وهذه المعايير تحددها تلك التنظيمات من خلال القواعد المنشورة والتي تحدد عمليات التصميم والبناء وفق القواعد الملائمة وحيث أن تلك التنظيمات أو الهيئات تصدر شهادات تصنيف(*) Certificate of Classification تحدد فيها مطابقة المعايير الفنية وهذه الشهادات التي تصدر من تلك التنظيمات لا تعتبر ضمان ولكنها تعبر عن مدى الالتزام

بمعاييـــر الأمـــان والـــسلامة حيث تدل على مطابقة المعايير الفنية لتلك البناءات المرتبطة بالمجال الملاحي .

وتلك الشهادات هي احتياج أساسي لإبحار السفينة .

أمـــا بالنـــسبة للهيـــئات المتواجدة في المجتمع البحري فيوجد اكثر من خمـــسون هيـــئة عالمـــية توضح نشاطات التصنيف البحري Marine Classification ، ولكن توجد **عـــشرة من تلك الهيئات** تكون فيما بينهم اتجـــاد لهيئات التصنيف والإشراف ويطلق عليها في المنطقة العربية (هيـــئات التـــصنيف والإشراف) أما الترجمة الحرفية لها هي مجتمعات التـــصنيف والإشـــراف International Association of Classification Societies(IACS) وهـــذا الاتحاد يتكون من عشرة هيئات .

وهـــذه الهيـــئات هي : LLOYD'S REGISTER (LR) الإنجليزية AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) الأمـــريكية ، BUREAU VERITAS (BV) الفرنسية ، CHINA CLASSIFICATION SOCIETY(CCS) الـــصينية ، DET NORSKE VERITAS (DNV) النرويجـــي GERMANISCHER LLOYD (GL) الألمانـــية KOREAN REGISTER OF SHIPPING (KR) الكوريـــة NIPPON KAIJL KYOKAL (NK) اليابانية REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) الإيطالـــية ، RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS) الروسية.

ويـــضيف **المهندس محمد جابر** أن التصنيف يعتبر بمثابة أحد العناصر الأساســـية للسلامة البحرية Maritime Safety بالنسبة لكل من مالك الـــسفينة Ship Owner والقائم ببناء السفينة Ship Builder ودولة

العلـــم Flag State ودولـــة الميـــناء Port States ، والـــوكلاء (المؤمنيـــين) Underwriters ، وخبراء الشحن الماليين Shipping Financiers ، ومـــستأجر الـــسفينة Charterers، وبالإضـــافة إلى آخرون ، وتحدث دائما المفاوضات الفنية بالنسبة لتصميم السفينة Ship Design ، وبناء السفينة Ship Building ، وعمليات السفينة Ship Operation ، وادارة الـــسفينة Ship Management ، وصـــيانة السفينة Ship Maintenance أو الإصلاحات Repairs ، أو التامين Insurance ؛ وتـــرتبط أيضا المفاوضات الفنية مع هيئات التصنيف والإشراف على تقديم النصيحة والمراجعة من خلال الخبراء في المجالات المختلفة من حيث تقييم قوة بدن السفينة من حيث البناء وأيضا كل جزء مـــن أجـــزاء السفينة ، وقوة الدفع وأنظمة التسيير الملاحي وأنظمة توليد الطاقة والأنظمة المساعدة التي ترتبط بإبحار السفينة .

_ ما هي الخلفية التاريخية لتأسيس هيئات التصنيف والإشراف ؟

أن في النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان المؤمنين البحريين الذين يعملوا في مجال التامين البحري كانوا يتخذوا مقر لهم في مقهى لويدز في لـــندن LIOYD`S COFFEE HOUSE IN LONDON وقـــد حاولـــوا المؤمنيـــين البحريين من خلال المفاوضات في عام ١٧٦٠ أن يضعوا تطوير لنظام التفتيش أو الفحص المستقل لبدن وتجهيزات السفن ، وذلك من اجل خدمة المجال التأميني المرتبط بالتامين البحري وكان ذلك بمـــثابة الخطـــوة الأولى لمبادرة تسجيل اللويدز Lloyd's Register Book من اجل وضع مدة محددة في تلك الوقت مرتبط بتسجيل سنوات محـــددة ومنذ ذلك الحين اعتبرت هذه المحاولة هـــي البدايـــة لتصنيف كـــل ســـفينة خلال فترات زمنية محددة ، وكانت شروط التصنيف ترتبط بـــتحديد الحالـــة الفعلـــية للسفينة وصلاحياتها من خلال تصنيفات محددة

بمعنى معاينة السفينة هل هي بحالة جيدة أو متوسطة أو سيئة ، وأصبحت فكـرة التـصنيف مـتواجدة وتطوف العالم ، وبناء على ذلك تم إنشاء BUREAU VERITAS (BV) فـي مـنطقة تدعى Antwerp في عام ١٨٢٨ ثم انتقلت هذه الهيئة بعد ذلك إلى باريس في عام ١٨٣٢ .

أمـا بالنـسبة LLOYD'S REGISTER (LR) الإنجليزية فقد أعيد تـرتيبها وتشكيلها كهيئة للتصنيف وذلك في عام ١٨٣٤ وبدأت في نفس العـام نـشر قـواعد بناء السفن . أما REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) الإيطاليـة فقـد بدأت منذ عام ١٨٦١ ، ويرجع تـاريخ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) الأمـريكية إلى عام ١٨٦٢ والذي أخذت تتبنى القواعد الشائعة المرتبطة ببـناء السفن بواسطة النرويج من خلال نطاق التأمين البحري وذلك منذ عام ١٨٥٠ ، وبناء على ذلك تم إنشاء DET VERITAS (DNV) NORSKE النرويجية في عام ١٨٦٤ .

أمـا GERMANISCHER LLOYD (GL) الألمانية فقد تم تشكيلها في عام ١٨٦٧ NIPPON KAIJL KYOKAL (NK) اليابانية فقـد تـم تشكيلها عام ١٨٩٩ ، وأيضا RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS) الروسية قد تم تشكيلها عام ١٩١٣ .

وبالإضـافة إلـى ذلك هناك هيئات أو مؤسسات اكثر حداثة تم تأسيسها وعلـى سـبيل المـثال هيئة التصنيف اليوغوسلافي ، ويوجد أيضا هيئة التـصنيف الكرواتي Croatian Register of Shipping (CRS) والتـى تـم تأسيسها عام ١٩٤٩ ، ويوجد أيضا هيئة التصنيف الصيني CHINA CLASSIFICATION SOCIETY(CCS) والتـى تـم تأسيـسها عـام ١٩٥٦ أما هيئة التصنيف الكوري OF SHIPPING

KOREAN REGISTER (KR) فقد تم تأسيسها في عام ١٩٦٠ ويوجد أيضا التصنيف الهندي Indian Register of Shipping (IRS) والذي تم تأسيسها عام ١٩٧٥ . أما بالنسبية للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف The International Association of Classification Societies (IACS) فتعود أصولها التاريخية إلى الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ١٩٣٠ International Load Line Convention of 1930 والتي أوصت أثناء هذه المرحلة التاريخية بان يكون هناك تعاون بين هيئات التصنيف من اجل تطبيق المعايير الفنية وبناء على ذلك قد استضافت (RINA) المؤتمر الأول لهيئات التصنيف الرئيسية في عام ١٩٣٩ والذي حضرة كل من : (ABS) ، (BV) ، (DNV) ، (GL) ،(LR) (NK) وهذه الهيئات قد اتفقت على تعزيز التعاون بينهم ، وقد جاء المؤتمر الثاني في عام ١٩٥٥ الذي بدأ في وضع النقاط الرئيسية لفريق العمل التعاوني .

وفي عام ١٩٦٨ تم تكوين (IACS) من السبعة هيئات تصنيف نظرا لمستواهم المشترك والفريد في المعرفة والخبرة الفنية وتم الاعتراف بهذا الاتحاد في عام ١٩٦٩ وأعطى لهذا الاتحاد الصفة الاستشارية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) وأخذ أيضا صفة المراقب باعتباره الاتحاد الوحيد غير الحكومي Non governmental القادر على تطوير القواعد ثم انضم إلى الاتحاد بعد ذلك كل من : (CCS) (NR) ، (RS) واصبح هذا الاتحاد يتكون من عشرة هيئات .

_ هل هناك اتفاقيات دولية تحدد عمل هيئات التصنيف والإشراف ؟ وكيف تتم عملية التصنيف والإشراف ؟

ترتبط عملية بناء السفن باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار (SOLAS) بكافة تعديلاتها وبروتوكولاتها وأيضا الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن

Load Line وتعديلاتها ، ويوضح أيضا أن التصنيف والإشراف يرتبط أساسا بتطبيق القواعد المنشورة في هذه الاتفاقيات وغيرها من الاتفاقيات الدولية وهناك خطوات يتبعها مالك السفينة أثناء بناء سفينته تتضمن ما يلي :

١- أن أي مالك سفينة يتوجه لأي مكتب استشاري أو شركة أو ترسانة من اجل وضع تصميمات السفينة التي يريد أن يمتلكها .

٢- ثم الذهاب إلى هيئة تصنيف وإشراف من اجل تقديم الرؤية الفنية للرسومات والتصميمات المرتبطة ببناء السفينة الجديدة من اجل التحقق والتدقيق بان تلك التصميمات مطابقة للقواعد وقابلة للتطبيق وتكون للمفاوضات الفنية دور أساسي .

٣- وتقوم هيئة التصنيف والإشراف بالمتابعة أثناء بناء السفينة وذلك بمتابعة الخامات التي يتم استخدامها في عملية البناء مثل نوعية الفولاذ The Steel ، والمحرك Engine ، والمولد Generators وذلك من اجل التأكد أن السفينة التي تم أنشأها مطابقة لقواعد التصنيف .

٤-ويتم بناء على طلب مالك السفينة إصدار شهادة التصنيف المدروسة بواسطة هيئة تصنيف والتي تقوم بمهمة التصنيف والإشراف والتي تصدر وتصدق على تلك الشهادة .

٥-ومالك السفينة يجب أن يقدم برنامج محدد خلال فترات منظمة من اجل تقديم خدمات التصنيف لتلك السفينة من اجل مواصلة تلبية شروط قواعد التصنيف والتي تضمن العلاقة المستمرة لان قواعد التصنيف لا تستطيع أن تغطى كل جزء في بناء السفينة أو التجهيزات والمعدات على متن تلك السفينة لان كل عملية تصنيف لها قواعد محددة .

_ هل توجد هيئات تصنيف وإشراف مصرية أو عربية ؟

يوجد في الوقت الراهن هيئة تصنيف مصرية وهى **المصرية لتسجيل وتصنيف السفن** ، والقائم برئاسة مجلس إدارتها هو **الدكتور ربان منتصر السكري** ، والذي قام بجهد كبير في تأسيس تلك الهيئة المصرية ومن المتوقع أن تجد دعم من وزارة النقل البحري المصري وأيضا دعم من الشركات الملاحية لأنها تعتبر الهيئة الوحيدة في مصر.

أما بالنسبة لهيئة تصنيف وإشراف عربية فمنذ عام ١٩٩٤ قد ظهر على حيز الوجود من خلال المفاوضات **اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن**[٨] **(انظر: الملحق رقم ٦-١)** .

وكانت هذه الاتفاقية بمثابة جهود إيجابية **من جامعة الدول العربية** انطلاقا من رغبتها في دعم التعاون في مجالات النقل البحري وتعزيزا للسيادة العربية الرامية إلى تحقيق إشراف عربي متكامل على بناء وإصلاح السفن العربية لتأمين المصالح العربية من خلال إجراء المعاينة والتصنيف وإصدار وتجديد شهادات الصلاحية للسفن والاستفادة بالخبرات والكفاءات العربية المتواجدة في أعمال هيئات التصنيف، ولتوحيد المواصفات الفنية واعترافا بالدور الكبير العالمي الذي تقوم به هيئات تصنيف السفن فيما يتعلق بالسلامة البحرية وذلك من اجل الانضمام للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف(IACS) .

ولكن يرى **المهندس محمد جابر** أن اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن من الصعب في الوقت الراهن مزاولة عملها بالأهداف التي ترنو إليها كاتفاقية لهيئة عربية جديدة تحتاج إلى أعضاء من اجل ممارسة عملية تصنيف السفن لان الأعضاء بتلك الهيئة دول ، ومعنى أن أي دوله تنسحب من الهيئة سوف يتم سحب كافة الشركات التابعة لتلك الدولة ويجب الابتعاد عن الضغوط السياسية في هذه المجالات البحرية

الاقتصادية المتخصصة . والجانب الأخر أن (عضوية هيئة تصنيف سفن عـربية) . فالـدول هم الأعضاء فمن الذي سوف يجرى التفتيش على شهادات التصنيف . فمعنى ذلك أن الوضع سوف يصبح **خصم وحكم في نفـس الـوقت** وإنما من وجهت النظر الشخصية بأنه لابد من تواجد **مـنظمة بحـرية عربية** تنبثق منها **اتفاقية لرعاية هيئات التصنيف في الـدول العـربية** ، وليـست هيـئة تصنيف عربية تحتاج إلى ضم دول لممارسة تصنيف السفن .

_ قـد قـدمت الدراسة اقتراح في الفصل الرابع بان يتم إضافة جديدة لاتفاقية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبموجبها يتم تأسيس المنظمة البحرية العربية ؟

يـرى **المهـندس محمـد جابـر** أن هذا الاقتراح يعتبر من الاقتراحات المستقبلية الاستراتيجية الهامة لان الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والـنقل البحـري من المنظمات العربية التي تتمتع في المجتمع العربي والدولـي باحترام وتقدير نظرا لتاريخ جهودها المبذول في إعداد الكوادر البحـرية علـى المـستوى العربي والعالمي ، ولو تم تنفيذ هذا الاقتراح وظهرت المنظمة البحرية العربية يمكن أن **تضع في إحدى أهدافها رعاية هيئات التصنيف في الدول العربية** . لان ظهور المنظمة في حد ذاتها لا يحـتاج إلـى ضم أعضاء جدد لان اتفاقية الأكاديمية قائمة وجميع الدول الأعضاء في الجامعة العربية أعضاء بها ، ولكن الأكاديمية تعتبر تعليمية وتـضم جـوانب استشارية ، ولكن يجب بإضافة جزء جديد في الاتفاقية حتـى يمكـن مـن خلاله تأسيس المنظمة البحرية العربية التي يمكن أن ترعـى جمـيع المصالح البحرية في المنطقة العربية ، والتي يمكن أن يصبح لها حقوق شرعية في رعاية هيئات التصنيف العربية .

لان هيئات التصنيف في العالم هيئات قطاع خاص وليست هيئات حكومية ، وإنمـــا يجوز التعاون بين الدولة والهيئة من اجل نجاح هذه الهيئة على المستوى العالمي[٩] (**مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣**).

ومـــن خلال ما أشار إلية **المهندس محمد جابر** عن وجود هيئة تصنيف مصرية والتي تعتبر الهيئة الوحيدة في القطر المصري والمنطقة العربية وهى (**المصرية لتسجيل وتصنيف السفن**)[*] Egyptian Register of Shipping (ERS)Egypt . فكان على الباحث ضرورة إجراء مقابلة اســتطلاعية مـــع المسئول عن تلك الهيئة للتعرف على أهدافها وأنشطتها ودور المفاوضات البنائية التي من خلالها يتم خدمة منظومة النقل البحري المصري والعربي ، وكانت المقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٩ مع **الدكتور ربـــان منتـــصر السكري**[*]وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

_ كيف بدأت فكرة تأسيس الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

يوضح **الدكتور ربان منتصر السكري** أن الفكرة الأساسية من تأسيس هذه الهيـــئة فكـــرة ناتجـــة عن الانتماء الوطني حتى يصبح بجمهورية مصر العربية هيئة تصنيف مصرية بجهود أبنائها المصريين فحينما يسعى الفرد إلـــى تأسيس كيان يخدم المجتمع البحري فلا بد أن يبحث الكيانات الغير مـــتواجدة فـــي تلـــك المجتمع وهذا ما حدث بالفعل لان المجتمع البحري المصري لم يتواجد به آلاتي :

_ هيئات لتسجيل وتصنيف السفن .

_ نوادي الحماية والتعويض Protection and Indemnity

_ مكتب بحري دولي (للتحريات الأمن البحري) على غرار IMB

_ مراكز متخصصة في المفاوضات وتسوية المنازعات البحرية .

_ شركات متخصصة في التامين البحري .

ونظرا أن رسالة الدكتوراه التي حصلت عليها في مجال تسجيل وتصنيف السفن ، وبالتالي اصبح الهدف الأساسي هو تأسيس هيئة مصرية لتسجيل وتصنيف السفن في المجتمع البحري المصري وبالتالي تم تأسيس شركة مساهمة مصبرية تحت اسم المصرية لتسجيل وتصنيف السفن وفق للقانون المصري وبصفة خاصة قانون الشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ وقانون راس المال الصادر بالقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٢ ولائحتهما التنفيذية ، وتم تقديم الشركة إلى الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة .

_ ما هي أهداف الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

أن الأهداف الأساسية من تأسيس الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن لا تختلف عن أهداف باقي هيئات تصنيف السفن المتواجدة بالمجتمع الدولي ، وهو تسجيل ومعاينة كافة أنواع السفن التجارية العاملة بأعالي البحار والأنهار والبحيرات العظمى والملاحة الساحلية والوحدات البحرية العاملة في مجال البحث والتنقيب عن البترول العاملة في المياه البحرية والوحدات النهرية والفنادق العائمة بنهر النيل واليخوت واللنشات السياحية .

وبالإضافة إلى ذلك الإشراف على بناء كافة أنواع السفن والوحدات البحرية والإشراف على الإصلاحات وإصدار التقارير اللازمة لذلك وأيضا إصدار الشهادات لهذا العمل والتعاون وتمثيل الهيئات المحلية والدولية العاملة في مجال السلامة البحرية وإجراء الاختبارات الفنية على السفن وإصدار الشهادات الدالة على ذلك بالتعاون مع الجهات المختصة للقيام بهذا العمل .

وبالإضافة إلى ذلك الإشراف على الإصلاحات والعمرات السنوية والدورية للسفن وإصدار الشهادات والتقارير اللازمة لذلك ، ومراجعة واعتماد الرسومات الإنشائية للسفن والوحدات البحرية طبقا لشروط الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة ، ومراجعة واعتماد حسابات الاتزان والغمر لكافة السفن والوحدات البحرية ، والإشراف على عمليات القطر والجر بالمياه الدولية والساحلية والداخلية وإصدار التقارير اللازمة ومراجعة واعتماد منظومة الإدارة الآمنة (ISM Code) ، ومراجعة واعتماد منظومة الأمن (ISPS Code) .

_ ما هي نشاطات الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

هناك عدة نشاطات تساهم بها الهيئة في المجال الاقتصادي البحري وهى النهوض بصناعة النقل البحري المصري من جهة الارتقاء بمستوى السلامة البحرية طبقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والمتطلبات الوطنية ، وتخفيض تكاليف مصاريف التصنيف والتسجيل والمعاينات وتحديد الشهادات للسفن والوحدات المصرية مما يشجع الشركات الملاحية على تملك السفن التجارية والسياحية ووحدات الخدمات البحرية ويساعد على نمو الأسطول المصري بتخفيض إحدى أهم عناصر التكلفة المرتفعة التي تقع على عبء المستثمر المصري في مجال النقل البحري والتي تجعله يحجم عن الاستثمار في هذا القطاع ، والإشراف على سفن الصيد واليخوت العاملة في المجالات السياحية والارتقاء بمستواها ألفني لزيادة مستوى السلامة البحرية لتفادى الكوارث البحرية المتكررة وخاصة بالنسبة لسفن الصيد وخاصة أن هذه السفن تحجم الهيئات الأجنبية على تسجيلها وتصنيفها والدعم ألفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن المصرية وتوحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن

والـــوحدات البحرية الصغيرة وفتح مجالات جديدة للأبحاث والتطوير في صناعة النقل البحري وخاصة في صناعة بناء السفن والوحدات البحرية.

وبالإضـــافة إلـــى ذلك عمل تنمية في بإيجاد فرص عمل وكوادر بحرية جديـــدة لجـــيل المهندسين والمفتشين البحريين والربابنة العاملين في هذا المجـــال بالإضافة إلى باقي الوظائف والأعمال المرتبطة بهذا النشاط[١٠] (مقابلة بتاريخ ١٩/١١/٢٠٠٥) .

ثانيا- ضرورة المفاوضات الفنية المستدامة لضمان صلاحية السفن:

يتـــضح مـــن خـــلال الآراء السابقة لأحد الاستشاريين المتخصصين في تصميم وبناء السفن انه لابد أن تكون هناك استمرارية للمفاوضات الفنية من اجل سلامة السفينة حتى **لا** تصبح **سفينة متدنية المستوى** فقد أقرت المـــنظمة البحرية الدوليةIMO تعريف محدد للسفينة متدنية المستوى في الجمعـــية العمومية لهذه المنظمة رقم 787 /19 والتعديلات التي أجريت علية عام ٢٠٠٠ حيث ينص في الفقرة

1 /6/ 9 **بأنهـــا** (سفينة يكون بدنها أو ماكيناتها أو أجهزتها أو سلامة تـــشغيلها بـــصورة ماديـــة SUBSTANTIALLY أدنى من المستوى المطلوب في الاتفاقيات الخاصة بها أو يكون مستوى طاقمها الفعلي ليس متفقا مع مستندات التطقيم السليم)[11](**قنديل ٢٠٠٣**) .

والواقـــع أن **إجـــراء المفاوضات الفنية** المرتبطة بالمفاوضات الصناعية وعلاقـــتها بالأمن الاقتصادي البحري لابد أن تهدف إلى توافر مستويات مناســـبة لنوعـــية الـــسلامة والبيـــئة فـــي صناعة النقل البحري ، وهذه المفاوضـــات تهدف إلى الشفافية الأكثر عن المعلومات المرتبطة بالسفن وزيـــادة ثقافـــة السلامة في العمل إلا أن استجابة الصناعة لتلك المطالب أظهـــرت نتائج مختلفة . فهيئات التصنيف والإشراف المعترف بها والتي يمـــتاز خبـــراؤها في مجالات أبنية السفن والماكينات والمعدات بخبرات

عالـية تجـد صـعوبة بالغـة أثناء المفاوضات الفنية في إقناع الآخرين بمواصفات الهيئات .

علـى الـرغم أن هذه الهيئات تحاول أن توحد الشروط والمواصفات من خـلال اتحـاد IACS واعتـرافهم جميعا بالحاجة إلى وجود مواصفات موحدة لصالح سلامة النقل البحري باعتبارها صناعة عالمية ، ومن ناحية أخـرى تعرقل ضغوط المنافسة فيما بين الهيئات عملية التنسيق والتعاون بيـنها ، وهـذا ينعكس على تحديد مواصفات ومستويات نوعية السلامة والبيئة البحرية حيث أن هيئات التصنيف والإشراف تقوم بالعمل من قبل مـلاك الـسفن وحكومات دول العلم الذين يتعاقدون معها باعتبارها تضم خبراء فنيين ، وكذا بوضع تفاصيل المواصفات الفنية الواجبة لبناء السفن فـي العـالم والـنظم الهندسـية اللازمة بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS .

وبالتالي فيجب على جميع السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية بضرورة الالتـزام بمتطلـبات تخـتص بأبنـية السفن أو ماكيناتها أو معداتها أو مواصفات السلامة مع الالتزام بالتدريب للعنصر البشري من اجل تفادي الأخطـاء لان الالتزام بقواعد هيئات التصنيف والإشراف يعتبر واجب أساسـي مـن اجـل تحقـيق الالتزام بالقواعد العامة الواردة في اتفاقية SOLAS ، وهـذه العلاقـة الواجبة هي التي تجعل الكثيرين يفترضون ويعـتقدون خطأً أن هيئات التصنيف والإشراف لتصنيف السفن لها دور بوليـسي أو سياسـي في تنفيذ قواعد اتفاقية SOLAS لانه **على سبيل المثال :**

إذا قامت هيئة التصنيف بالعمل بالنيابة عن أحد ملاك السفن حسب طلبة فإنهـا تقدم له الخدمات الخاصة بالإشراف على بناء السفينة بما في ذلك مـراجعة التـزام هـذه الـسفن بقواعد ومتطلبات هيئة التصنيف ذاتها ، ومراقبة التزام السفن بهذه القواعد طوال تشغيلها أو إبحارها.

_ ومـــن جانـــب أخر _ فان هيئات التصنيف والإشراف على السفن هي تنظـــيمات معتـــرف بهـــا عالميا وفقا لاتحاد IACS باعتبار أن له صفة استـــشارية للمـــنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وبالتالي يمكنها أن تعمل بالنـــيابة عن الإدارات البحرية لدول العلم في مراقبة تنفيذ القواعد الدولية على السفن . وبالتالي ينحصر عملها في إبلاغ الإدارة البحرية المختصة إذا كانت سفينة معينة تتطابق حالتها مع المتطلبات الدولية أم لا كما تقوم هيئة التصنيف بالتوصية فقط بسحب الشهادات من سفينة إذا لزم الأمر ، وعلـــى الإدارة البحرية المختصة سحب أو عدم سحب الشهادات من تلك السفينة .

إذ أن الإدارة البحرية هي المسئولة قانونيا عن تنفيذ القواعد الدولية لذلك فـــان مهمة هيئة تصنيف السفن هي الإبلاغ عن حالة السفينة وذلك يعتبر عامـــل أساســـي لضمان أن مالك تلك السفينة يدرك ويعلم طبيعة عدم صلاحية السفينة .

فالمالك هو المسئول عن اتخاذ القرار بعمل الإصلاح أو الصيانة اللازمة وعـــن تـــدريب الطـــاقم على متن السفينة . أما سلطات دولة العلم فإنها مسئولة عن تنفيذ القوانين الوطنية والقواعد الدولية على السفن التي تحمل اعلمها[١٢] **(BIMCO NEWS 2002)** .

٢ـ٦ المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تعتبـــر الدراســـات الوقائـــية مـــن الدراســـات الاستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعـــية التـــي تهـــدف إلى كيفية الحفاظ على أمن وسلامة المجتمع وبالتالـــي فالمفاوضات الوقائية هي عبارة البحث عن وسائل مستدامة من اجل تحقيق الغرض الوقائي ، وسوف تتناول الدراسة المفاوضات الوقائية المرتبطة بالأمن الاقتصادي البحري من خلال **مفاوضات الأمن والسلامة والبيئة البحرية** وذلك على النحو التالي :

أ-مفاوضات الأمن والسلامة في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تشير هيئة اللويدز الإنجليزية Lloyd's REGISTER (LR) أن الأمن والسلامة في المجال الاقتصادي البحري فرعين مترابطين ولكل منهما تخصصه في الوقت الراهن ، ولكن في الواقع العملي لا يمكن فصلهم أثناء إجراء المفاوضات الوقائية بالنقل البحري ، ويعتبر كل منهما ذو أهمية قصوى للسفينة ، لان الأمن لا يقل أهمية عن السلامة في مجال النقل البحري [*] ، ومن خلال هذه النظرة المتخصصة فان الإدارة الأمنية أو الجهاز الأمني لأي منشأة من المنشآت البحرية سواء سفن أو موانئ يعتبروا عنصر أساسي لتأمين وسلامة المنشأة بما فيها من العاملين بها حيث تعتمد سائر إجراءات الأمن والسلامة في هذه المواقع على مدى الكفاءة التي يتمتع بها مسئولي الأمن والسلامة من اجل تحقيق الهدف لتلك الإجراءات وهى كفالة الحماية والتامين الشامل للمنشأة البحرية وفى مقدمتها العنصر البشرى ، وذلك من أخطار التخريب والسرقات والاختلاسات والحرائق والانفجارات والحوادث والغرق سواء منها بفعل الطبيعة مثل الزلازل والعواصف والسيول والبراكين والصواعق والأعاصير أو بفعل العنصر البشري .، **وهناك بعض المصطلحات التي ترتبط بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية مثل :**

أولا- المصطلحات المرتبطة بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية:

أمن المنشأة البحرية : **ويتمثل في مفاوضات الجهاز الأمني أو الإدارة الأمنية بداية من انتقاء الأفراد وتدريبهم بما يحقق الأهداف الأمنية من درجات الأمن والطمأنينة للمنشأة البحرية ، وبما يكفل لها الخصوصية التي تتمثل في العمل على منع الأشخاص الغير مصرح لهم أو الغير مرغوب فيهم من الدخول إلى تلك المنشأة ويتحقق ذلك بتحديد المنشأة وإقامة الأسوار حولها ثم التحكم في الدخول إليها عن طريق البوابات**

وتنظيم الدخول للمنشأة والخروج منها بهدف إحكام السيطرة عليها وإجراء المراقبة البصرية والإلكترونية للوقاية من أخطار السرقة والاختلاس والتخريب باشكالة المختلفة الميكانيكي والمعنوي كذلك تأمين المنشأة ضد أي محاولة للتسلل أو الاقتحام .

لسلامة والصحة المهنية :

وتتمثل في مفاوضات خلق ظروف آمنة وصحية في المنشأة البحرية لحماية الأيدي العاملة من أخطار الإصابات ولوقايتهم من الأمراض والإصابات التي قد يتعرضون لها أثناء قيامهم بأعمالهم وكذلك وقايتهم من الأمراض المهنية ، وأيضا توفير الصيانة للآلات والمعدات وحمياتها من التلف نتيجة للحوادث التي يكون جهاز السلامة الصناعية في المنشأة قد تنبأ بها ودروس احتمالات وقوعها واظهر طرق الوقاية منها .

منع الحريق والمساهمة في مكافحتها : وهى المفاوضات المرتبطة بمسببات الحرائق ودراسة مصادر الخطورة بالمنشآت البحرية واتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع وقوعها ، مع توفير كافة الإمكانيات المتاحة من تدريب وأفراد ومعدات وتجهيزات حديثة تكفل السيطرة الفورية على الحرائق في حالة حدوثها والحد من انتشارها . فالحرائق تعد من اكبر الأخطار التي تهدد المنشآت البحرية لما لها من قدرة تدميرية وسرعة في الانتشار وما تخلفة من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات .

المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية : وتتم المفاوضات في هذا التخصص من اجل الحد من مخاطر التلوث البيئي بمختلف أنواعه واشكالة نتيجة للتطور الصناعي في مجال النقل البحري ، والأخذ بالوسائل التقنية الحديثة وما أفرزتها من مخاطر تراكمية تهدد السلامة البيئية ، الأمر الذي يستوجب إضافة مسئولية المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية بالمنشآت البحرية الحيوية أو بتخصيص إدارة لهذا التخصص .

ويوضح اللواء احمد القاضي[*] أن هناك خصائص لجهاز أو إدارة الأمن فـــي المنشآت البحرية الحيوية ويمكن للدراسة أن توضح هذه الخصائص على النحو التالي :

ثانيا- خصائص جهاز وإدارة الأمن في المنشآت البحرية:

١- إعداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها

ويرى **اللواء احمد القاضي** أن من المهام الأساسية التي يضطلع بها جهاز الأمـــن بالمنـــشآت الـــصناعية بمختلف أنواعها هي إعداد الخطة الأمنية للمنـــشأة التي تستهدف حماية كافة العناصر الرئيسية لها من اجل مواجهة كافة الأخطار التي تهدد أمنها . سواء كانت هذه الأخطار متوقعة أم بعيدة الاحـــتمال وهـــناك صفات أساسية يجب أن تتوافر في مفاوضات الخطط الأمنية أهمها :

أ- **صـــفة الاستمرارية** : بمعنى أن تركز المفاوضات المرتبطة بالخطة الأمنية على صلاحية التنفيذ على المدى ألزمني دون أي توقف وذلك لان أي توقـــف يعنـــى ثغـــرة أمنية يمكن من خلالها الإخلال بأمن المنشأة وتعريضها للخطر .

ب-**صـــفة الاحـــتواء** : وذلـــك بان تكون المفاوضات في الخطة الأمنية محـــتوية على أسلوب عمل يكفل التصدي لكافة الأخطار التي تهدد أمن المنـــشأة ،والمـــتوقع منها والبعيد الاحتمال ، الناشئ منها عن الظواهر الطبيعية أو عن الأفعال الإجرامية .

ج-**صفة المرونة** : وبان تكون المفاوضات المرتبطة بالخطة الأمنية قابلة للـــتعديل والتطوير بما يتناسب مع المتغيرات الدولية والوطنية ومجابهة أي انعكاسات أمنية لم تكن في الحسبان عند وضع الخطة الأمنية .

د- الصفة العلمية: وترتبط المفاوضات في الصفة العلمية بان تعتمد الخطة الأمنية على أسس علمية ثابتة وان تأخذ بكل حديث ومستحدث في مجالات الأمن والسلامة بما يكفل تفوق جهاز أو إدارة الأمن بالمنشأة وتحديث وسائلة ومعداته ، وهو الأمر الذي يتفق مع روح العصر وتطوره التكنولوجي .

هـ -**الصفة المانعة** : أي تكون المفاوضات لجميع الإجراءات الأمنية التي تشتمل عليها الخطة تستهدف بالدرجة الأولى منع وقوع الأخطار التي تهدد أمن وسلامة المنشأة ، أي منع جرائم السرقات والاختلاسات ومنع الحريق والانفجارات ، وكذا منع جرائم التخريب باختلاف أنواعها والتصدى لمحاولات التسلل والاقتحام وهذا لا يأتي إلا من خلال التعرف المسبق على المسببات والعوامل المساعدة على حدوث هذه المخاطر واتخاذ الإجراءات الوقائية التي تمنع وقوعها .

و- **صفة القابلية للتنفيذ** : وتتم المفاوضات بما يكفل عدم تعارض الإجراءات والوسائل التي اشتملت على الخطة مع أي من النواحي الفنية أو الهندسية أو الصحية أو غيرها من النواحي المختلفة ، وبذلك يتحقق للخطة الأمنية القدرة على التنفيذ الفوري ،والاستجابة السريعة من جميع العاملين بالمنشأة .

ز- **صفة الدقة في تحديد المسئوليات والواجبات** : وتقوم المفاوضات في كيفية تحقيق الدقة للخطة الأمنية بمعنى أن تكون الخطة دقيقة في تحديد المسئوليات التي تشملها ، ويجب أن تكون محددة بصورة قاطعة مانعة لأي تداخل أو ازدواج في الاختصاصات كذا يجب أن تشمل بيانات الواجبات التي تنطوي عليها الخطة وكل التفصيلات الدقيقة بما يتيح وضوح الرؤية ولا تترك مجالا للاجتهاد أو التأويل بالإضافة إلى اشتمالها على الحلول والإجابات القاطعة لكل الاحتمالات والتوقعات بما لا يسمح للمفاجأة .

٢- أعمال الحراسة والتأمين داخل المنشأة البحرية:

حيث يبحث جهاز أو إدارة الأمن بالمنشأة البحرية من خلال المفاوضات الوسـائل المتاحة أو المستحدثة لتنظيم أعمال الدوريات الأمنية المختلفة داخـل المنـشأة البحـرية وبكرتنة(*) منطقة الاقتراب المحيطة بالسور الخارجـي لهـا ، وذلـك لحمايتها ضد أي محاولة للاقتحام أو التسلل ، وأيـضا مـن خـلال الـرقابة وإحكام السيطرة على البوابات والمداخل والمخارج ، كذا تعيين نقاط الحراسة والتأمين على الأجزاء الحيوية من المنـشأة البحـرية مـن أعمـال التخريب أو التسلل مع توفير المراقبة الإلكتـرونية وأجهزة الإنذار المختلفة من اجل المحافظة على خصوصية المنشأة من الاختراق ، وبالإضافة إلى ذلك تعزيز أمن الأفراد من خلال تطبـيق نظـام بطاقات تحقيق الشخصية للعاملين ذات الشفرة الممغنطة لـتفادي الـتلاعب فـي تلك البطاقات وتنظيم قواعد الزيارات بما يكفل مراقبة تحركات الزائرين داخل المنشأة البحرية وفي مجال تأمين وسائل الانتقال والاتصالات تتم المفاوضات بالنسبة لوضع قواعد بالنسبة لدخول وخـروج المـركبات ، وتحديـد أنواع التصاريح الخاصة بها ، وتحديد أماكن انتظارها ، ووضع القواعد الخاصة بحركة السيارات داخل المنشأة وتأمـين وسـائل الاتـصال وغرف حفظ الوثائق والمعلومات ضد أي اختراق .

٣- تنظيم حركة المرور داخل المنشأة البحرية:

يقـوم جهـاز أو إدارة الأمن بإجراء المفاوضات لكيفية تخطيط وتنظيم حـركة مـرور الـسيارات والمركبات المختلفة داخل الطرق والممرات الداخلية عن طريق **تنظيم سريان المرور** (*) .

وعلـى سبيل المثال في المواني ، وذلك بتحديد اتجاهات السير وتخطيط الـشوارع ، وتحديـد أمـاكن الانتظار في داخل المواني أو في المنطقة

المحيطة بها من الخارج مع تزويدها باللافتات الإرشادية اللازمة . وكذا صـــرف التصاريح الخاصة بدخول الموانى ولصق العلامات المميزة لها ووضع القواعد التي تحكم تحركات السيارات والمركبات المختلفة داخل الموانـــي أو المنشأة البحرية مع تحديد السرعة القصوى المسموح بها ، وكـــل ذلك في نطاق التأمين الكامل وإحكام السيطرة الأمنية على حركة الـــسيارات والمركبات المختلفة بما يكفل منع وقوع الحوادث بها وتلافى الأخطـــار ، ويراعـــى عند التنظيم أن تكون مواقف السيارات بعيده عن الأرصفة ولا يسمح للسيارات بالاقتراب من السفن .

٤- ضبط الوقائع الجنائية داخل المنشأة البحرية:

وتـــتم مفاوضـــات ضبط الوقائع الجنائية من خلال جهاز أو إدارة الأمن بالمنـــشأة البحرية من خلال ضابط أمن الشركة الملاحية **CSO** ضابط أمـــن الـــسفينة**SSO** ، ضابط أمن المرفق الميناني **PFSO** وذلك من خـــلال الـــضبط والتحقيق بالنسبة لما يقع في نطاق المنشأة البحرية من حـــوادث جنائـــية مـــثل جـــرائم الـــسرقات والاختلاسات والمشاجرات والإصـــابات والحـــرائق واعمـــال التخـــريب المختلفة وحوادث الطرق والمـــصادمات والاختـــراقات بمختلف أشكالها والهجرة غير الشرعية وغيـــرها ، حيث يقوم جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية بالانتقال إلـــى مكان الواقعة والسيطرة الأمنية على نطاقها وإجراء المعاينة الفنية لمسرح الجريمة والتحفظ على الاثار المادية الموجودة به ، والتحفظ على الجـــناة والمشتبه فيهم وتحديد وتجهيز شهود الواقعة والمعاونة في جمع الاســـتدلالات وتقوية القرائن والمساهمة في أعمال البحث والتحرى بما يكـــشف غمـــوض الحادث وغيرها من الأعمال المتصلة بأعمال الضبط والتحقيق ، وذلك لحين وصول سلطات الضبط الحكومية لمكان الواقعة حيث تتولى هي مباشرة أعمال التحقيق كاملة .

٥- **المعاونة في أعمال الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات:**

كما أشارت من قبل هيئة اللويدز أن الأمن والسلامة في المجال الاقتصادي البحري فرعين مترابطين ولذلك فان من اختصاصات ضباط الأمن في المنشأة البحرية التعامل الفوري مع الحرائق المحدودة والعمل على إخمادها والسيطرة عليها بمنع انتشارها ، وذلك بما يتوافر لرجال الأمن بالمنشآت من تدريب مسبق على أعمال المكافحة وعلى الأسلوب العلمي في التعامل مع الحرائق والحد من انتشارها باستخدام أجهزة الإطفاء اليدوية ، ولا شك أن هذا الأمر يرتبط بطبيعة العمل بجهاز أو إدارة الأمن وما تتصف به من استمرارية التطوير في المعدات وبالإضافة إلى انتشار افرادة في كل الأماكن والمواقع بالمنشأة مما يتيح لهم سرعة الانتقال ، ويكفل لهم السيطرة الكاملة على الحرائق المحدودة ؛ وأيضا **المعرفة المحدودة للتعامل مع المتفجرات**(*) حيث أن المادة المتفجرة هي مادة ثابتة التركيب يمكنها أن تتحلل بسرعة كبيرة جداً متحولة إلى أنتجه غازية تحت تأثير مؤثر خارجي ، ويصحب هذا التحول درجة حرارة مرتفعة وضغط عال مفاجئ تؤدى إلى تدمير المنشأة البحرية .

٦- **أعمال البطاقات وتحقيق الشخصية:**

عادة ما يلحق بإدارة الأمن بالمنشآت البحرية قسم يختص بأعمال البطاقات وتحقيق الشخصية الممغنطة حيث يتولى هذا القسم إصدار البطاقات الشخصية للعاملين والخبراء بالمنشأة وتحديد مدة صلاحيتها كذا إصدار التصاريح الخاصة بالزوار والعمال المؤقتين وعمال المقاولين المتعاقدين مع المنشأة ويتم إعداد سجل إلكتروني خاص لقيد جميع البطاقات الصادرة أو الملغاة أو التالفة أو المفقودة كذا يختص هذا القسم بإصدار تصاريح السيارات المصرح لها بدخول المنشأة البحرية المسموح

لها بدخولها ، كما يختص هذا القسم أيضا بالأعمال المتعلقة بالأجانب من العاملـــين بالمنــشأة وتجديد الاقامات بهم ومراجعة الجوازات وتصاريح العمل الخاصنة بالعاملين وكذا الأعمال المتعلقة بحفظ المستندات الخاصة بالبــصمات الخاصـــة بالعاملين بالمنشأة لهذا القسم حيث يتولى فهرستها وحفظها للرجوع إليها[١٣](**القاضي ١٩٩٨**).

٧- الأمن والهندسة الأمنية في المنشآت البحرية:

يوضــح **اللواء محمد غالب بكزادة**(*) بان الدراسات الاقتصادية الحديثة للــنظم الأمنية تهدف إلى تحقيق اكبر عائد من الأمان بأقل تكلفة ممكنة وهـــى تكلفـــة الموارد البشرية العاملة في مجال الأمن اختياراً وتشغيلا وتدريــبا وتنظيما ونشاطا ومعاشا ، وتكلفة الأجهزة والمعدات باختلاف أنـــواعها وأغراضها اختيارا وشراء وتشغيلا وصيانة وتحديثا ، وهو ما يطلق علية نظم الهندسة الأمنية .

حــيث تعتبــر **الهندسة الأمنية** من أهم فروع التخصصات الأمنية التي تعالج قضية استخدام الأجهزة والمعدات الداعمة للعمل الأمني (الكهربائية _ الميكانيكــية _ الإلكترونية) من اجل تحقيق أعلى نسبة لتأمين الأفراد والمنشآت والنشاطات الإنسانية في المجتمع.

ولا يخلــوا أي نظـــام آمنـــي ناجح من ضرورة دراسة البنية الهندسية والفنـــية الداعمـــة لهذا النظام والتي تعتمد على توفير وتحليل العناصر الأولية التالية :

أ- البيــئة والظــروف المكانــية والــزمانية والموضـــوعية المحيطة والمتوقعة .

ب- مـــدى ملاءمـــة الأجهـــزة والمعدات لمواجهة نوع الخطر المتوقع وحجمه واتجاهه ومستقبله .

ج- الإمكانيات المتاحة والممكن إتاحتها .

د- البنية المعلوماتية المتكاملة .

هـ- الحاجة الفعلية للأجهزة والمعدات الأمنية ، وحجم هذه الحاجة ومداها .

و- توفير القوى البشرية القادرة على أعمال الصيانة بكفاءة واقتدار .

ح- وجود بنيه إدارية قادرة على إدارة نظم التشغيل والتدريب والصيانة والمتابعة .

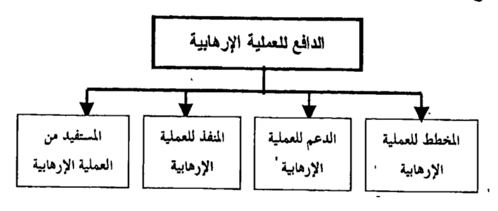
ط- توفير مخزون كامل من قطع الغيار ومستلزمات التشغيل .

وتتنوع الأجهزة والمعدات الداعمة للعمل الأمني من حيث طبيعة وغرض وحجم استخدامها إلى أنواع مختلفة متعددة وقد اسهم العلم الحديث والتطور الهائل في التكنولوجيا في تقديم مختلف الأنواع المبتكرة التي تدعم عملية حماية وتأمين النطاقات الخارجية للأهداف المؤمنة والنطاقان الداخلية لها بالإضافة إلى أجهزة المراقبة والتحكم في تشغيل وضبط مختلف الأجهزة الأمنية في الموقع كما تطورت أجهزة منع الاختراق وأجهزة المراقبة المرئية والسمعية إلى الحد الذي يمكن معه تحقيق هذا الهدف على مسافات تبلغ مئات الكيلو مترات من اجل ملاحقة أمنية واعية مستجدة للتطورات العلمية في هذه المجالات[١٤] (بكزادة ١٩٩٩).

٨- الأداء العلمي لمواجهة للإرهاب البحري:

يوضح اللواء محمد غالب بكزادة أن الأداء والدور العلمي لمكافحة العمليات الإرهابية يرتبط بضرورة تفهم ثلاث مجموعات أساسية ويمكن للدراسة أن توضحها على النحو التالي :

أولا – المجمـوعة الأولى : **الدافع للعملية الإرهابية** : وتنقسم إلى أربع فروع أساسية :



الشكل (٦-٢) شكل يوضح دوافع العملية الإرهابية[١٥](سليمان٢٠٠٥)

أ- المخطط للعملية الإرهابية :

يعتبر المخطط للعملية الإرهابية هو العقل المفكر للأيديولوجية[*] الإرهابية التـي تـتخذ من العمليات الإرهابية أحد وسائل تحقيق أغراضها وترتبط عملية التخطيط للعمليات الإرهابية بمجموعة من المحددات :

البيـئة التخطيطية ، والبيئة التنفيذية ، وبيئة المواجهة والأيديولوجية الفكـرية السائدة في تلك البيئات المحيطة بالعمل الإرهابي وأيضا البيئة المواتية للعمل الإرهابي بحكم الطبيعة الجغرافية أو الطبيعة الاجتماعية أو نوعـية البيـئة الإداريـة الـسائدة من حيث تكنولوجيا الأداء الإرهابي Terrorism Performance Technology .

وأيـضا الـثقافة التنظيمـية السائدة في بيئة التخطيط وفي محيط الهدف الإرهابـي ، والفاعلية التنفيذية لمنفذي العمل الإرهابي ، ونطاقات الدعم الداخلـي والخارجـي والبيـئة المعلوماتية المتاحة والتقديرات الاحتمالية للأفعـال وردود الأفعـال بمـا تتضمنه من التأثيرات المتوالية لتداعيات

الأحـــداث والمواقـــف ، وكفاءة النظم الأمنية المواجهة للأعمال الإرهابية والقياســـات التاريخـــية لخطوات ونتائج العمليات السابقة مكانيا وزمانيا وموضوعيا ، ويتنوع القائمون بالتخطيط للعمليات الإرهابية من فرد واحد إلـــى مجمـــوعة أفراد إلى تنظيمات محلية أو تنظيمات عالمية كما تتنوع دوافـــع التخطـــيط للعملـــيات الإرهابـــية لانه ليس بالضرورة أن يكون الإرهابـــي معتـــنق للفكر الأيدلوجي الذي يقف وراء العملية الإرهابية ، وإنمـــا يمكـــن أن يحدث اشتراك مع جماعات الأجرام والجريمة المنظمة لتنفـــيذ العمليات الإرهابية ، ولكن هذا لا ينفى أن في أحوال متعددة يكون المخطط للعملية الإرهابية يكون معتنق للفكر الإرهابي تحت عباءة الفكر الايدولوجـــى من اجل تحقيق أهداف خاصة والتي تكون بعيدة كل البعد عـــن القـــضية التي يدافع عنها ، حيث أن للمخططات الإرهابية المقدرة الفريدة على التأثير والاستقطاب لعناصر مؤهلة لتنفيذ العمليات الإرهابية مـــن خلال عدة أساليب منها عمليات غسيل العقول Brain Washing ، عملـــيات التأثيـــر والتحكم الاقتصادي وعمليات المشاركة في الأهداف الجزئية أو الكلية .

ب – الدعم للعمليات الإرهابية :

ويوضـــح **اللواء محمد غالب بكزادة** أن الطرف الداعم للعملية الإرهابية من أهم الأطراف المساهمة في فاعلية العملية ونجاحها في تحقيق أهدافها ، وتلك الأهداف يمكن أن تختلف باختلاف الفكر الداعم أو الفكر المخطط أو المجمـــوعة المـــنفذة ، وهذا الاختلاف لا يتعلق بنتيجة العملية وإنما يـــتعلق بزاوية تأثيرات هذه النتيجة في اتجاه فكر كل منهم وتتعدد أنواع وأشكال الدعم الذي يساند العمليات الإرهابية ويدفع بها إلى تحقيق أهدافها ، وذلك من خلال الدعم المادي المباشر وغير المباشر ، والدعم بالسلاح أو التجهيـــزات أو وســـائل الانتقالات أو وسائل الاتصالات ، وأيضا من

خـلال الـدعم بالمشاركة المباشرة أو غير المباشرة ، والدعم البشري ، والـدعم بالخبرات التدريبية ، والدعم المعنوي ، والدعم السياسي المباشر وغير المباشر ، والدعم الإعلامي.

ج ـ المنفذ للعملية الإرهابية :

ويشير **اللواء محمد غالب بكزادة** أن المنفذ للعملية الإرهابية يعتبر القوة المـنفذة للمهمة أو الفريق التنفيذي للخطط والأدوار التي يضعها المخطط للعملـية ، وقـد يشترك المخطط التكتيكي للعملية في تنفيذها أو في قيادة فـريق التنفيذ المكلف بالعملية ، ويندرج منفذي العمليات الإرهابية تحت نوعيات ثلاث هي :

المـنفذ المرتزق : وهو الذي يقدم على التنفيذ من اجل ابتغاء عائد مادي أو مصلحة شخصية أو نتيجة ضغط أو ابتزاز من أي نوع دون أي إيمان موضـوعي بالهدف من العملية وهذا النوع من المنفذين يرتكز أدائه على إطـارين رئيسيين : إرضاء الطرف الدافع أو الضاغط بتنفيذ العملية وفق مخططاتـه وأهدافه ، والحرص الشديد على الخروج من العملية حيا حرا سليما .

المنفذ العقائدي : وهو الذي يقدم على تنفيذ العملية عن إيمان منه بالـهدف مـنها وطاعـة عمياء لتعليمات المخطط واوامرة وتعتبر عملية بناء هذا الموقـف لـدى المـنفذ العقائـدي من اخطر عمليات التخطيط الإرهابي وأكثرها صعوبة وحساسية حيث تتطلب قدرة فائقة

علـى الاختيار السليم للشخصيات التي يتوافر لديها تربة خصبة لزراعة المعتقد وتوظيف بيئة محيطة لتحقيق الاستجابة وشخصية غير سوية تقبل الانقياد المطلق في النهاية .

المنفذ التطوعي : وهو المنفذ الذي يقوم بالعملية الإرهابية في إطار عمل تطوعي ومن خلال محاولة تقديم خدمة أو ولاء عائلي أو قبلي أو عملية مــشاركة تبادلية بين منظمات إرهابية محلية أو عالمية تحت عباءة فكر إرهابي عام .

د ـ المستفيد والمستثمر للعملية الإرهابية :

ويرى **اللواء محمد غالب بكزادة** أن المستفيد والمستثمر للعملية الإرهابية يعتبــر طــرفا بعيدا عن دائرة التخطيط أو التنفيذ أو الدعم ولكنة يرتبط بدائرة التأثيرات المباشرة أو المتوالية للعملية الإرهابية بما يخدم مصالحة أو اهدافــة الحالــية أو المــستقبلية أو ذريعــة لتسنيد مطالبة أو تبرير تصرفاته .

ثانيا ـ المجموعة الثانية : ضحايا العمليات الإرهابية:

ضــحايا العملــيات الإرهابية هم الأطراف الذين يقع عليهم الأذى نتيجة العملية الإرهابية من أضرار مادية أو نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية أو سياســية مباشــرة أو غير مباشرة وهم في تنوعهم قد يكونون أفرادا أو جماعات أو منظمات أو دول وهم ينقسمون إلى **أطراف ثلاث هي:**

الــضحايا المباشــرون :هــم الضحايا الذين تسعى العملية الإرهابية بكل عناصــرها إلــى إحــداث التأثيرات الفعالة على مواقفهم وتصرفاتهم أو قراراتهم وهم الذين يمثلون أوعية الأهداف النهائية للعملية الإرهابية .

والــضحايا الغير مباشرون : هم ضحايا الوسيلة الإرهابية المتبعة والتي تقــع نــتائج العملــية عليهم وتأثيراتها تجاههم والمواقف الضاغطة تجاه الضحايا المباشرون المستهدفون ، وهم يتمثلون في الرهائن أو المختطفون أو الذين يتجه إليهم الترويع والعنف والرعب بالإرادة والقصد وهم كذلك قتلى أو جرحى العملية الإرهابية.

ضـــحايا الصدفة : وهم يمثلون الضحايا الذين يتعرضون لمخاطر العمل الإرهابـــي نتيجة تواجدهم بموقع الحدث الإرهابي بطريق الصدفة البحتة دون أن يكون تواجدهم هدفا مقصودا للعمليات الإرهابية وضحايا الصدفة هـــم الـــذين أوقعتهم ظروفهم في دائرة مخاطر العملية الإرهابية وتتوقف درجة الضرر الواقع عليهم بمدى قربهم أو بعدهم عن بؤره العملية ومدى النجاح أو الفشل الذي صادف العملية .

ثالثا- المجموعة الثالثة : **التشكيل المواجهة للعملية الإرهابية:**

يوضح **اللواء محمد غالب بكزادة** بأنة يقصد بالتشكيلات المواجهة للعملية الإرهابـــية آي تلـــك الأطـــراف التـــي تقتضي طبيعة عملها أو تدفع بها مـــصالحها أو تؤثـــر علـــيها مخاطر العملية الإرهابية بحيث تدفع بهذه الأطـــراف إلـــى مكـــان الصدارة المباشرة في مواجهة العلمية الإرهابية بأطرافها وأهدافها ونتائجها أو تبقى عليها في دور المواجهة الفعالة وهذه الأطراف هي :

النوع الأول : مجموعة المواجهة المباشرة:

فريق إدارة الأزمة تكتيكيا : الأزمة علميا هي محتوى النقطة الحرجة التي يـــصل إلـــيها تفاعـــل النشاط الإنساني ويتصاعد إليها الصراع أيا كانت صـــورته أو اهدافـــة بحيث يصل إلى ذروته ، ويصبح أسلوب إدارة هذه الأزمـــة هو الفيصل الفعال في الوصول بالصراع إلى القمة التي يتطلبها أحد الأطراف فيه ، ويتحدد عند هذه النقطة الحرجة اتجاه مسار الصراع الأفـــضل أو إلـــى الأســـوأ ، والعمل الإرهابي الذي هو نتاج تفاعلات وصراعات ظروف اجتماعية وسياسية واقتصادية تتطور داخل إطار من الفكر الإرهابي كأحد أدوات الصراع الذي يصل الفكر إلى مرحلة الأزمة الإرهابـــية ، ويـــصبح مـــواجهة العملية الإرهابية هي في حقيقتها عملية إداريـــة خاصة من اجل إدارة هذه الأزمة باعتبارها عملية إدارية خاصة

من شأنها إنتاج استجابة استراتيجية لمواقف الأزمات من خلال مجموعة الإداريين المنتقاة مسبقا والمدربين تدريبا خاص ، وفريق الاداره التكتيكية للازمـــة يـــشكل أحـــد مجموعات المواجهة المباشرة للعملية الإرهابية ، ويعتبـــر مـــنفذا لـــسياسة تكتيكـــية لمعالجـــة الأزمـــة في إطار السياسة الاستراتيجية العامة من **خلال وحدات متخصصة هي :**

وحـــدة الأمـــن : وهى الوحدة المعنية بمهام المواجهة الأمنية اللازمة في دائرة النطاق المكاني للازمة وتتكون من عدة مجموعات متخصصة :

_ **مجمـــوعة التحـــريات والمعلومات :** وهى المجموعة التي تتولى جمع المعلومات وتحليل المعلومات المتعلقة بالحدث الإرهابي وأطرافه المختلفة ، وذلك بصوره مستمرة ومتعددة المصادر والوسائل ، ومد صانع القرار بهـــا مـــع تحقـــيق الاســـتجابة السريعة ، والفعاله للمتطلبات المعلوماتية المـــستجدة للازمـــة لمواجهة المتغيرات الحادثة في صناعة القرار . مع توفير المساعدات التكنولوجية اللازمة للوصول إلى المعلومة .

_ **مجموعة النظام :** وهى المجموعة التي تتولى تحقيق نوع من الانضباط فـــي البيئة المحيطة بالحدث الإرهابي ، وذلك بالصورة التي تتيح لصانع القرار مساحة من الحركة .

_ **مجمـــوعة الـــتعامل المسلح :** وهى المجموعة التي تتولى تنفيذ القرار الـــصادر بالـــتعامل مـــع العملـــية الإرهابية بالمواجهة المسلحة ، ووفقا للأســـلوب الملائـــم لطبـــيعة ولبيئة الحدث وهى تتضمن أعمال الاقتحام والقـــنص والقـــبض وإنقاذ الرهائن ، وتحرير الحدث من القوة الإرهابية المـــسيطرة وتتـــنوع الأســـلحة والمهمات والأدوات المستخدمة باختلاف ظروف كل عملية .

ـ وحـــدة المفاوضات : وهى الوحدة الموكل إليها بإجراء عملية الاتصال التفاوضـــي مع مرتكبي العملية الإرهابية ، وذلك في الاستراتيجية العامة لمـــواجهة العمـــل الإرهابـــي التي يضعها فريق إدارة الأزمة استراتيجيا ويضم الفريق التفاوضي خبير مفاوضات أمني كقائد لفريق المفاوضات ، ويكـــون لـــه خبيـــر مفاوضـــات مساعد أو احتياطي بالإضافة إلى خبير اجتماعـــي نفـــسي حينما يكون قائد العملية التفاوضية غير ملم بالجوانب الاجتماعـــية والنفـــسية ، وهـــذا الخبيـــر وجوده أساسي من اجل متابعة الأوضـــاع الاجتماعية النفسية لمرتكبي الفعل الإرهابي ، وتكييف الأفعال وردود الأفعـــال وفقـــا لـــذلك ، والفـــريق التفاوضي حينما يقوم بالعملية التفاوضـــية إنمـــا يجـــرى تلك العملية من اجل اتخاذ القرارات المتعلقة بمسارات تلك العملية ، وتحديد أساليب المعالجة السريعة وذلك في إطار الأهداف الاستراتيجية العامة الموضوعة وبعيدا عن صناعة قرار الأزمة ، وذلـــك القرار الذي يجب أن يظل دائما في حوزة الفريق الاستراتيجي الأعلى للازمة ، والذي يصل إلية الصورة الكاملة للموقف أولا بأول من خـــلال تقارير كافة المجموعات النوعية المتخصصة التي تعمل سواء في فـــريق إدارة الأزمـــة تكتيكيا أو التي يضمها الفريق الاستراتيجي لادارة الأزمة .

ـ الـــوحدات الطبية : وهى مجموعة العمل المتخصصة في أعمال الإنقاذ والإسعاف وعلاج الحالات الطارئة التي تقع في موقع الحادث .

ـ وحـــدة الإنقاذ والحريق : وهى مجموعة العمل المتخصصة في أعمال الإنقـــاذ والحـــريق المخـــتلفة والتي تقف بإمكانياتها وأفرادها على أهبة الاستعداد لمواجهة أي موقف يتطلب تدخلها .

ـ وحدة الاتصالات : وهى مجموعة العمل المكلفة بتأمين خطوط الاتصال الأفقـــية والراســـية بين أطراف العملية وذلك بالصورة التي تضمن أمن

المعلومات والاتصالات ومرونة انسيابها بين المستويات المختلفة من اجل فاعلية وصول التعليمات والقرارات خلال العملية .

_ **وحـــدة العلاقـــات العامة والأعلام** : وهى مجموعة العمل المنوط بها ضـــبط إيقاعات التغطية الإعلامية للعملية الإرهابية بحيث لا تؤثر على مـــسارات عملـــية إدارة الأزمة أو تخل بعوامل الأمان اللازمة لسلامتها وبحيث تكون التغطية الإعلامية للعملية بعيدة عن عمليات الإثارة وإشاعة القلق في المجتمع المحيط بالعملية ، كما تقوم أيضا بتقديم المساندة اللازمة والوقوف إلى جانب أقارب الضحايا خارج موقع العملية وزرع الطمأنينة والامـــان في نفوسهم ومعاونتهم على مواجهة الموقف في صبر وشجاعة وتفهم .

النوع الثاني : مجموعة المواجهة غير المباشرة:

يقصد بمجموعة المواجهة غير المباشرة للعملية الإرهابية ، أي الأطراف الـــذين تـــرتبط بهـــم العملية الإرهابية من حيث وقائعها ، أو نتائجها أو تأثيـــراتها ويكون لهم دور مباشر أو غير مباشر في صياغة قرار الأزمة دون الـــتعامل المباشر مع أفراد العملية الإرهابية أو التواجد على مسرح الأحداث في كثير من الاحيان ويتمثلون في أربعة أطراف هي :

_ **نظـــم الحكـــم المـــرتبطة بالنطاق المكاني للعملية** : يقصد بنظم الحكم المرتبطة بالنطاق المكاني للعملية الإرهابية أي نظم الحكم في الدوله التي تمـــت العملـــية الإرهابية في حدودها ، لان تلك الدولة تعتبر ضحية غير مباشرة للعملية الإرهابية لأنها تعتبر بمثابة وسيلة لأحداث نتائج وتأثيرات العملية تجاه الضحية المباشرة للعملية .

أمـــا إذا اتجهت أهداف العملية الإرهابية إلى الضغط والتأثير على الدولة ومسرح الجريمة فان الدولة تعتبر ضحية مباشرة للعملية الإرهابية .

_ **مجمـوعة المـصالح المتأثرة بالعملية الإرهابية** : ويقصد بها مختلف الجهـات والمؤسـسات الاقتـصادية بمخـتلف تخصصاتها والتي تتأثر مصالحها واهتماماتها بالعملية الإرهابية ونتائجها سواء بصورة مباشرة أو غيـر مباشرة وذلك كالشركات الملاحية أو السياحية أو شركات البترول ومنشآتها أو وسائل نقله أو محطات التموين والتخزين .

_ **المجمـوعات الداعمـة لـصناعة قرار الأزمة الإرهابية** : ويقصد بها الدول أو المؤسسات أو التنظيمات أو الشخصيات ذات التأثير المتوقع على قـرار الأزمة الإرهابية سواء كان هذا التأثير المتوقع نتيجة ثقل دولي أو سياسي أو تنظيمي [١٦]**(بكزادة ١٩٩٩)** .

٩- التقرير والأجراء الأمني في الجرائم الجنائية على متن السفن البحرية:

يوضـح اللـواء **سراج الدين الروبي**[*] أن التقرير الأمني يختلف حسب الموضوع الذي يستهدفه وقد أشار أن تقرير فحص حادث سواء كان قتل عمـد أو قتل خطأ أو ضرباً أفضى إلى موت أو ضرباً أو سرقة بأنواعها المخـتلفة سـقوطاً مـن علـو وغيرها من المواقف المتعددة حسب كل حادث[١٧]**(الروبي ٢٠٠٠)** .

ولهـذا الـسبب فان التقرير الأمني المرتبط بالحوادث الجنائية على متن الـسفن التجارية يعتبر في غاية الأهمية لانه يتوقف علية مسار التحقيقات والإجـراءات الجنائية التي تتخذها السلطات الوطنية ، ولذلك يجب إجراء تـدريب للفـئات الوظيفية المرتبطة بالأمن ضابط أمن الشركة الملاحية CSO ، ضـابط أمـن الـسفينة SSO ، ضابط أمن المرفق المينائي PFSO على أسلوب كتابة التقارير واتخاذ الإجراءات الأمنية في الجرائم الجنائية والإرهابية التي يمكن أن تحدث على متن السفن التجارية ، وذلك مـن خـلال تدريبهم على النماذج التصورية لتلك الجرائم التي يمكن أن تحـدث علـى مـتن السفن التجارية وعلى سبيل المثال تناول **سيناريو**

تـصوري لوسـيلة الضبط لحادث يعتبر بمثابة جريمة فردية يمكن أن يحـدث علـى مـتن سفينة ركاب ومرتبطة هذه الحادثة **بنماذج للقضايا الجنائية المرتبطة بالأمن الاقتصادي**[١٨]**(انظر: الملحق رقم ٦-٢)** .

بـ المفاوضات البيئية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

يقـصد **بالبيـئة** Environment بأنهـا مجمـوعة العوامل البيولوجية والكـيماوية والطبيعية المحيطة بمساحة معينة يقطنها كائن حي ، ويشار إلـيها أيـضا علـى أنها الظروف الطبيعية الجغرافية والمناخية المحيطة بالإنسان في تحديد نشاط الإنسان واتجاهاته ، وقد تحولت كلمة **البيئة** في الـوقت الراهن إلى مصطلح ذي دلالة سياسية بفضل توسع المدن وكثافة الـسكان ، وانتـشار الـتلوث الـذي يهدد البيئات المختلفة داخل المجمع الدولي[١٩] **(الموسوعة السياسية١٩٨٥)**.

وبالتالـي **فالبيـئة** هي المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية ، و ما يحتويه من مواد و ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة وما يقيمه الانسان من منشآت ، وترتبط كلمة بيئة بمجموعة من المصطلحات يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها على النحو التالي :-

البيـئة البحـرية : يقـصد بالبيئة البحرية " أي التعبير عن المحتوى الحـيوي لمـياه البحار والمحيطات " أي أنها مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة بعضها البعض اتصالاً حراً [٢٠]**(الجمل ١٩٩٨)** .

تلوث البيئة : أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غيـر مباشـر إلـي الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر علي ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية ،

تدهور البيئة : التأثير علي البيئة بما يقلل من قيمتها أو يشوه من طبيعتها البيئية أو يستنزف مواردها أو يضر بالكائنات الحية أو بالآثار

حمايـــة البيــئة : المحافظة علي مكونات البيئة و الارتقاء بها ، و منع تدهـــورها أو تلـــوثها أو الإقلال من حدة التلوث ، وتشمل هذه المكونات الهـــواء و الـــبحار و المياه الداخلية الأنهار و البحيرات و المياه الجوفية والمحميات الطبيعية و الموارد الطبيعية الأخرى ٠

شبكات الرصد البيئي : الجهات التي تقوم في مجال اختصاصها بما تضم من محطات ووحدات عمل برصد مكونات و ملوثات البيئة ، و إتاحة البيانات والمعلومات للجهات المعنية بصفة دورية ٠

تقـويم التأثيـــر البيئـــي : دراســـة وتحليل الجدوى البيئية للمشروعات المقتـــرحة التي قد تؤثر إقامتها أو ممارستها لنشاطها علي سلامة البيئة و ذلك بهدف حمايتها ٠

الكارثـــة البيئــية : الحادث الناجم عن عوامل الطبيعة أو فعل الإنسان و الذي يترتب عليه ضرر شديد بالبيئة وتحتاج مواجهته إلي إمكانات تفوق القدرات المحلية ٠

التلوث المائي : إدخال أية مواد أو طاقة في البيئية المائية بطريقة إرادية أو غيـــر إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالمواد الحية أو غير الحية ، أو يهدد صحة الانسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك الأســـماك و الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها .

الإغـــراق : كـــل إلقـــاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالـــصة أو البحـــر المفـــتوح للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائـــرات أو الأرصـــفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية و المصادر الأرضية .

التـــصريف : كـــل تسرب أو انصباب أو انبعاث أو تفريغ لأي نوع من المـــواد الملـــوثة أو الـــتخلص مـــنها في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر المفتوح .

المــواد الملوثة للبيئة المائية : أية مواد يترتب علي تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة علي نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعــية أو بالمــياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر[٢١]**(قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤) .**

وترتبط **المفاوضات البيئية** بمجموعة من الوظائف الأساسية التي تتناسب مــع الــشريحة البيئــية المستهدفة بهدف إحداث تأثير إيجابي محدد تجاه المــشكلات والقــضايا البيئية في إطار أهداف ووظائف معينة من اجل توفير الحماية البيئية وموارها .

ويمكن للدراسة أن تتناول هذه الوظائف على النحو التالي :-

_الوظيفة الأولى _ المعلومات والأخبار البيئية :

والتي تعتبر بمثابة محور الارتكاز ونقطة الانطلاق للوظائف الأخرى بل أن الوظائــف الأخرى يتم بناء محاورها على أساس ما تحققه المعلومات والأخبار البيئية من مصداقية لأنها تعتبر من الحاجات الضرورية للأفراد والجماعات من اجل معرفة على كل ما يدور محليا وإقليميا وعالميا بما له علاقة مباشرة أو غير مباشرة .

_الوظيفة الثانية _ الإرشاد والتوجيه والتفسير:

وتعتبــر هذه الوظيفة مكمله للوظيفة الأولى فالخبر والمعلومة تحتاج إلى تفسير الأسباب ، والتوجيه والإرشاد لأساليب الوقاية .

وذلك من اجل مساعدة الأفراد والجماعات على اختلاف اهتماماتها على فهــم الأمــور وأخــبارهم بطرق وأساليب المشاركة الإيجابية تجاه هذه الأحــداث والتوجــيه للسلوكيات الرشيدة التي شأنها الحد أو الإقلال من السلبيات لصالح الفرد والمجتمع .

_الوظيفة الثالثة _ التعليم والتثقيف :

وتقـوم المفاوضـات البيئـية بـدور هام في التعليم والتثقيف المستمر والمـتطور المواكب للثقافة العالمية من اجل إعداد الجمهور لتقبل تغيير السلوك التقليدي ورفع وعيه وتكوين الاتجاهات الإيجابية .

_ الوظيفة الرابعة _ التربية البيئية :

وهـي عملـية إدراك القـيم وتوضـيح المفاهيم بغية تطوير المهارات والمواقف الضرورية لفهم وتقدير العلاقات التي تربط ما بين الفرد وثقافته ومحيطه البيئي كما تنطوى على ممارسة اتخاذ القرارات والصياغة الذاتية لنظام سلوكي بشأن القضايا المتعلقة بنوعية البيئة من خلال **مجموعة من الأهداف :**

_ **الهدف الأول _ الوعي :** وهو معاونة الأفراد والجماعات على اكتساب الوعـي في التعامل مع البيئة بجميع أنواعها وبالمشكلات المرتبطة بتلك الأنواع .

_ **الهـدف الثانـي _ المعرفة :** وهى إتاحة المعرفة للإفراد والجماعات لاكتـساب خبـرات متـنوعة والتزويد بفهم أسـاسي للبيئة ومشكلاتهـا المتعلقـة بها .

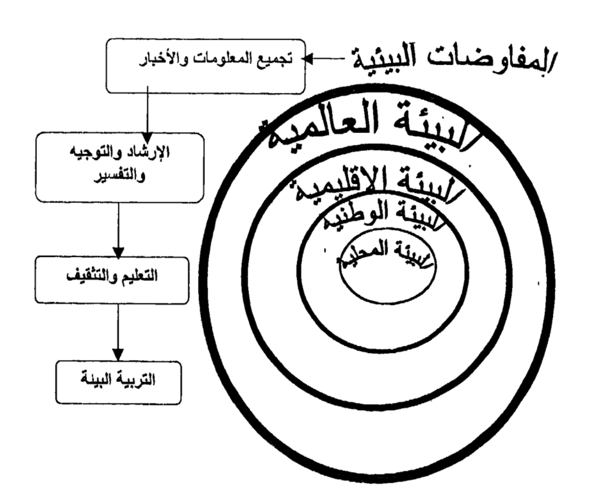
_ **الهـدف الثالث_ المهارات :** وتعنى معاونة الأفراد والجماعات على اكتساب المهارات لتحديد المشكلات البيئية وحلها.

_ **الهدف الرابع _ الاتجاهات والقيم :** وهى إكساب الأفراد والجماعات مجمـوعة من الاتجاهات والقيم من اجل الاهتمام بالبيئة وصرف حوافز المشاركة الإيجابية في حمايتها وتحسينها .

_ **الهـدف الخـامس _ المـشاركة :** بمعنـى إتاحـة الفرصة للأفراد والجماعـات للمشاركة في أنشطة تساعد على حل المشكلات البيئية التي تعتبـر مـشكلات ملحـة تتطلب اتخاذ الإجراءات المناسبة لحلها .

الهـدف الـسادس القـدرة علـى الـتقويم : وتعنى معاونة الأفراد والجماعـات على تقويم مقاييس وبرامج التربية البيئية في ضوء العوامل الاقتصادية والاجتماعية .

وبالتالي(فالمفاوضات البيئية ترتبط بحماية البيئة على النطاقات المحلية والوطنـية والإقليمـية والعالمـية من خلال مجموعة من الوظائف تبدأ بتجميع المعلومات والأخبار البيئية ثم تقديم الإرشاد والتوجيه والتفسير للقضايا البيئة التي تنتج عن التفاعلات الإنسانية سواء المرتبطة بالتقدم العلمـي أو الـتفاعلات الاقتصادية وغيرها من القضايا التي تؤثر على البيـئة ، وتـرتبط أيـضا المفاوضـات البيئية بالتعليم والتثقيف البيئي والتـربية البيئـية التـي تهدف إلى تنمية الوعي والمعرفة والمهارات وتقـويم الاتجاهات والقيم والحث على المشاركة مع تدعيم القدرة على التقويم من اجل حماية البيئة) ويتضح ذلك في الشكل الأتي :-



الشكل (٦-٣) شكل يوضح المفاوضات البيئية ووظائفها لأساسية[٢٢]
(سليمان ٢٠٠٥)

وسوف تحاول الدراسة إظهار دور المفاوضات البيئية في مجال الأمن الاقتصادي البحري وذلك فيما يلي :

أولاً- حماية البيئة البحرية من التلوث:

قد احتلت مشكلة التلوث البحري أولوية واهتمام المجتمع الدولي بمختلف مستوياته لما لها من آثار ضارة تنعكس على الأنشطة الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية ، ومنذ انتهاء الحرب العالمية الأولى بدأ المجتمع البحري وضع معايير واتفاقيات دولية لحماية البيئة ومنع التلوث البحري إلى أن عقدت في عام ١٩٥٤ من خلال المفاوضات البيئية أول اتفاقية دولية تهدف إلى حماية البيئة البحرية ومنع تلوث البحار بالزيت .

وقد اهتمت هذه الاتفاقية بالعديد من الموضوعات مثل عمليات التخلص من السوائل التي تلوث البيئة ألبحرية وتحريم إلقاء عوادم الزيوت والمزيج الزيتي في البحار إلا على مسافات محددة من الشواطئ ووجود سجلات على ظهر السفن لتسجيل عمليات شحن وتفريغ مياه الصابورة من صهاريج السفن وكذا التخلص من النفايات وفي عام ١٩٧٣ عقدت اتفاقية التلوث البحري International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL1973) والتي حلت محل اتفاقية عام ١٩٥٤ ، وقد أضافت هذه الاتفاقية حق التفتيش على شهادات الصلاحية للسفن ونظمت الإجراءات الواجب اتخاذها حيال السفن المخالفة كما ألزمت ناقلات النفط بتجهيز عدد من النظم والأجهزة اللازمة للمحافظة على التشغيل الآمن للسفن مع المحافظة على نظافة البيئة البحرية . ثم عقدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بروتوكول ١٩٧٨ مكملا لاتفاقية (MARPOL73) والذي نص على متطلبات إعلان البحار المغلقة مثل البحر الأبيض والبحر الأحمر كمناطق خاصة يحرم فيها

تحـــريما شاملا صرف أي مخلفات أو ملوثات في مياه البحر ، واهم تلك المتطلـــبات توفيـــر تسهيلات الاستقبال بمواني الدول المطلة على البحر المغلق ، وبناء على ذلك تم إعلان البحر المتوسط منطقة خاصة ولكن تم تأجـــيل إعلان البحر الأحمر منطقة خاصة نتيجة عدم توقيع بعض الدول المطلة علية على الاتفاقية وعدم توفير تسهيلات الاستقبال بموانيها ، وفى عـــام ١٩٨٢ عقـــدت من خلال المفاوضات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار United Nations Convention on law of the sea1982 ، والتـــي تـــناولت تدابير حماية البيئة البحرية ووسائل الحفاظ عليها ؛ وفي عـــام ١٩٩٠ عقـــدت مـــن خلال المفاوضات الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون واتخاذ إجراءات مكافحة التلوث بالزيت Oil Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) وقـــد نصت الاتفاقية على خطـــوات الإبـــلاغ عن حوادث التلوث والإجراءات الواجب على الدولة القـــيام بهـــا عـــند استلامها بلاغ عن التلوث بالزيت بالإضافة إلى أهمية اســـتمرار توفيـــر المعلومات للدول المعنية ومد المنظمة البحرية الدولية بالتقاريـــر اللازمة عن الحادث والإجراءات المتخذة[٢٣]**(طه ، عبد الحافظ ٢٠٠٠)**.

وبـــصدور قواعد التلوث بالزيت(OPRC 90) تم اللزام جميع ناقلات البترول بتطبيق **الـــبدن المزدوج**[*] على جميع الناقلات الجديدة التي بنيت اعتـــبارا مـــن يولـــيو عام ١٩٩٣ وذلك من خلال تعديلات عام ١٩٩٢ لمعاهـــدة ماربـــول 73 / 78 ، طـــبقا للقاعدة (13G) فإن تطبيق **البدن المـــزدوج** ســـوف يحدث تغيرا جذريا في القواعد الأساسية لبناء ناقلات البترول ، ولهذا فعلى ملاك السفن والعاملين على هذه النوعيات من السفن أن يكونـــوا على دراية كاملة بكافة جوانب هذه المتغيرات ، والتي تتعلق على وجه التحديد بكل من التصميمات وتعليمات التشغيل وطرق الصيانة

المطلوبة لكونها من الأمور الهامة التي ترتبط مباشرة بالعمل على هذه السفن وتحقيقا لسلامة الناقلات ومنع التلوث البحري ، فان المنظمة البحرية الدولية (IMO) قد أقرت جدول زمني جديد للإسراع بالتخلص من الناقلات ذات البدن المفرد فقد أقرت لجنة حماية البيئة البحرية MEPC في دورتها السادسة والأربعون بان هناك جدول زمني خاص بالإسراع بتطبيق بناء البدن المزدوج لناقلات النفط وان تلتزم السفن المبنية بعد عام ١٩٩٦ بهذه المتطلبات .

وعلى أن يتم دخول هذه التعديلات حيز التنفيذ في سبتمبر عام ٢٠٠٢ وبالرغم من أن الجدول ألزمني الجديد قد حدد عام ٢٠١٥ ليكون أخر فرصة للسفن ذات البدن المفرد للدخول في حيز التنفيذ فأنة على الإدارات البحرية أن تسمح للسفن المبنية حديثا أن تستمر في العمل حتى عمرها ٢٥ عاما ، وقد تضمنت التعديلات على القاعدة (13G) للناقلات ثلاث فئات :

الفئة الأولى :

ناقلات الزيت تعنى الناقلات ذات الوزن الساكن 20,000 طن واكثر والتي تحمل النفط الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل ، أو زيوت التزييت ، وذات الحمولة الساكنة 30,000 طن واكثر التي تحمل الأنواع الأخرى من الزيوت والتي لا تتوافق مع متطلبات صهاريج الصابورة المنفصلة للحماية (Segregated Ballast Tanks(PL) والتي تعرف عادة بالناقلات قبل معاهدة ماربول) .

الفئة الثانية :

تعنى ناقلات الزيت ذات الوزن الساكن 20,000 طن أو اكثر والتي تحمل نفط خام ، والوقود أو زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيوت التزييت كبضائع وذات الوزن الساكن 30,000 طن أو اكثر التي تحمل

الأنواع الأخرى من الزيوت والتي تخضع لمتطلبات صهاريج الصابورة المنفصلة للحماية (ناقلات ماربول) .

الفئة الثالثة :

تعنى الناقلات ذات 5000 طن واكثر ولكن اقل من الحمولات المذكورة في الفئة الأولى والثانية[٢٤](حسني٢٠٠٣).

ثانيا_ حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس (نموذج تطبيقي):

قد أشار **الدكتور ربان جمال غلوش** في ندوة إدارة **الكوارث البحرية عام ٢٠٠٢** في ورقة بحثية موضوعها **(إدارة عمليات البحث والإنقاذ البحري بشمال البحر الأحمر)** بأن هناك زيادة مستمرة في معدلات إنتاج ونقل النفط والمواد الخام من مناطق إنتاجها إلى أماكن استخدامها وبالرغم من الاهتمام العلمي الدائم من البحوث النظرية في حماية البيئة البحرية إلا أن الحوادث والكوارث البحرية الناتجة عن التلوث مازالت تحدث بمعدلات عالية[*] .

ومما لا شك فيه أن البحر الأحمر يعتبر من الممرات الملاحية الهامة للناقلات وغيرها من السفن كما انه يحتوى على العديد من حقول استخراج الزيت الخام والذي يجعله اكثر من غيره تعرضا للحوادث البحرية والتلوث خاصة الجزء الشمالي منه الذي يحتوى على العديد من الموانئ والطرقات الملاحية الضيقة ، وبالتالي فان هذه المنطقة الحيوية تحتاج إلى تركيز وتكاتف الجهود من اجل توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية ومكافحة التلوث من اجل المحافظة على الممرات الملاحية ومساعدات الملاحة والمحافظة على السواحل ومنشأتها [٢٥]**(غلوش ، طه ، عبد الحافظ ٢٠٠٢)**.

ومـــن خلال الندوة السابقة فقد قصدت الدراسة إجراء مقابلة مع **الدكتور ربـــان جمال غلوش**[*] بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣ حتى تتعرف على خبرات المهتمـــين بحماية البيئة وبالتحديد في نطاق شمال البحر الأحمر ومنطقة خلـــيج الـــسويس ، وكانـــت المقابلة عبارة عن مجموعة من التساؤلات الاستقصائية على النحو التالي :

_ هل هناك دور لتنمية الوعي البيئي من خلال المفاوضات البيئية ؟

يوضـــح **الدكـــتور جمال غلوش** أن هناك دور حيوي بالنسبة للمفاوضات البيئـــية ، خـــصوصا حينما يكون هناك اقتناع تطوعي من المتخصصين لحمايـــة البيئة البحرية ، وهناك نماذج متعددة من العمل التطوعي لحماية البيئة البحرية في جمهورية مصر العربية ، وعلى سبيل المثال:

الندوات التي تبنتها الجمعية العربية للملاحة[*] فقد تم عقد عدة ندوات عام ٢٠٠٤ فكانـــت **الندوة الأولى** بتاريخ ٣ يونية ٢٠٠٤ بالنادي الاجتماعي بهيـــئة قناة السويس ، وقد تم اختيار مدينة السويس باعتبارها تضم العديد من الأنشطة المرتبطة بالبيئة البحرية لذا فقد حضر الندوة جمع كبير من المهتمين بشئون البيئة وجهات مختلفة [*] .

وكانت من أهم توصيات هذه الندوة والتي تعتبر في نطاق المفاوضات البيئية **ما يلي :**

١- التأكـــيد علـــى أهمـــية اخـــذ عينات بواسطة هيئة قناة السويس من الـــصهاريج السخنة والوقود للسفن العابرة للقناة لاستخدامها كدليل في حالة اكتشاف بقعة زيتية مجهولة المصدر كما إنها تعتبر إجراء وقائي رادع .

٢- الـــتأكد علـــى ضرورة تسليم السفن الصغيرة وسفن الصيد مخلفاتها الـــزيتية إلـــى تـــسهيلات الاستقبال بالموانى خاصة وان هيئة ميناء السويس قد أعلنت أن ذلك يتم بصورة مجانية بالميناء .

أما الندوة الثانية فكانت في١٧ يونية ٢٠٠٤ ، وعقدت في العين السخنة منطقة الدراسة ، وتم عرض أهمية منطقة الدراسة من حيث المكونات البيئية والتنوع البيولوجي ، وكذلك عرض الإمكانيات السياحية والأنشطة البترولية وانشطة الصيد بتلك المنطقة الحيوية . كما تم مسح ميداني لمنطقة الدراسة وقد اتضح أن هناك مصادر تلوث بتلك المنطقة يؤدى إلى أثار سلبية يمكن أن تؤثر على الكائنات البحرية والبشرية .

وقد ركزت الندوة على توضيح طرق الحماية الميكانيكية والكيمائية للكثير من تلك المواد التي تؤثر على البيئة في تلك المنطقة ، وانتهت الندوة بمجموعة من التوصيات الحيوية أهمها :

١- التأكيد على دور قطاع البترول في التعاون مع جهاز شئون البيئة في تنظيف السواحل الملوثة بزيت البترول منذ سنوات عديدة وذلك عن طريق خطة طويلة الأجل .

٢- التأكيد على دور المواني ومحطات شحن البترول والتجهيزات البعيدة عن السواحل في وضع خطط طوارئ للتصدى لحوادث انسكاب البترول وتكون متفرقة مع خطة الطوارئ القومية .

٣- ضرورة استجابة قطاع السياحة لقواعد قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ من حيث الحد من انسكاب زيت البترول في البحر والإبلاغ الفوري عند رصد أي بقعة زيت .

ويوضح أيضا **الدكتور جمال غلوش** أن هناك أيضا **ندوة ثالثة** تم عقدها بمدينة سفاجا بالبحر الأحمر في ٢٩ يونية ٢٠٠٤ والتي حضرها كم من المتخصصين [*] وكانت أهم توصيات الندوة :

١- ضرورة تسليم سفن الصيد للمخلفات الزيتية بتسهيلات الاستقبال بالمواني .

٢- ضـــرورة إنشاء تسهيلات استقبال المخلفات الزيتية في جنوب سيناء ومنطقة الغردقة للسفن الصغيرة .

٣- التأكـــيد علـــى دور قطـــاع البترول وجهاز شئون البيئة في تنظيف الـــسواحل الـــشمالية بجـــنوب خلـــيج السويس وجزر الجفتون أمام الغردقة .

_ هل أثمرت هذه الندوات عن مناقشة مشروع بحثي يمكن أن يؤدي إلى تنمية الوعي البيئي ؟

أن هذه الندوات أثمرت عن مناقشة مشروع بحثي ميداني في غاية الأهمية وذلـــك في إطار التعاون المثمر والبناء بين الجمعيات الأهلية والمنظمات غيـــر الحكومية وفي سياق العمل والبرنامج التنفيذي للمشروع المقدم من الجمعـــية العربية للملاحة إلى مركز المنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس .

حـــيث تـــناول المشروع البحثي الميداني أثار التلوث البيئي على النشاط الملاحـــي بـــتلك المنطقة ، وذلك من خلال مسح بحري بواسطة رحلات بحرية لسواحل خليج السويس وشمال البحر الأحمر ، واخذ عينات وتم تحديـــد المناطق الأكثر تلوثاً بالبترول والمناطق الأكثر خطورة من حيث التـــسرب البترولي ، كما تم تحديد نسب المواد البترولية الضارة في مياه وقـــاع الخليج ، والأماكن الأكثر تلوثا في المنطقة الممتدة على السواحل الغربية للخليج من منطقة راس رواحميى إلى نهاية الخليج في الجنوب ، وتـــم تحديد المناطق الأكثر خطورة من حيث التسرب البترولي ، وكانت في منطقة حقول البترول ومحطات الشحن والمواني وكانت نتائج تحليل العيـــنات تـــدل علـــى معـــدلات عالية من المواد البترولية الضارة بمياه ورسوبيات قاع الخليج .

ويوضـــح أيضا الدكتور **جمال غلوش** أن مصادر التلوث بزيت البترول بشمال البحر الأحمر كانت **نتيجة السفن الدولية العابرة** ويتلخص الخطر منها في تصريفها لمياه الصابورة الملوثة وتصريف مياه السنتينة وحوادث التصادم والجنوح والحريق وحوادث التصادم مع المنصات البترولية .

وأيضا **أنشطة الموانى ومرافئ شحن البترول** ، وذلك من خلال التسريب الناتج عن عمليات الشحن والتفريغ وحوادث التصادم مع منشآت الموانى ومحطـــات الشحن وتصادم وجنوح السفن داخل الموانى وعمليات تموين السفن بالوقود وأيضا **تسريبات من عمليات الحفر الاستكشافي** ، وذلك مـــن خلال التسريبات الطبيعية من أبار البترول البحرية وخروج كميات مـــن الخام أثناء عمليات الحفر والتنقيب عن البترول وهذا بالإضافة إلى المواد الملوثة التي يتم ضخها للآبار لزيادة الضغط بها ؛ وأيضا **منصات الإنـــتاج ومعامـــل التكرير** ، وذلك من خلال مواقع المنصات على حافة الممـــرات الملاحية الدولية ، والتي تؤدى إلى زيادة معدلات التصادم مع الـــسفن العابـــرة وينـــتج عن ذلك تسريب من الأنابيب داخل المنصات ، وتـــسريب من العمليات داخل المنصات ، وتسريب من صهاريج وأنابيب المعامـــل ، وبالإضافة إلى ذلك **السفن الصغيرة** ، **وسفن خدمة منصات البترول البحرية وسفن الصيد والنزهة** وذلك من خلال عمليات التخلص من زيوت المحرك ومياه السنتينة لتلك السفن والتي تمثل رقما لا يستهان به في معدلات التلوث السنوية لان معدلات تغيير زيوت المحركات للسفن الـــصغيرة بالخلـــيج تصل إلى حوالي ٥٠٠٠ طن سنوياً مع عدم وجود تسهيلات استقبال خاصة للسفن الصغيرة بجنوب ووسط الخليج ؛ وكانت أيـــضا مصادر التلوث بزيت البترول بشمال البحر الأحمر نتيجة **تسريب شبكة أنابيب البترول** لأنة يبلغ متوسط عمر شبكة الأنابيب بالخليج حوالي ٢٠ عاماً مما يعرضها لأخطار التسريب الناتج عن الصدأ والتقادم وذلك يعرض الشبكة لضرار ناتجة عن أخطاء الغير مثل إلقاء مخاطيف السفن

عليها مما ينتج عنه حوادث تسريب جسيمة .

_ ما هي الآثار السلبية الناتجة عن التلوث بزيت البترول في شمال البحر الأحمر ؟

أن الآثـــار السلبية الناتجة عن التلوث بزيت البترول ليس فقط في شمال البحـــر الأحمـــر وإنما هي متواجدة في كافة إنحاء المجتمع البحري لان البحار والمحيطات تغطى ما يزيد عن ٧٠% من مساحة الكرة الأرضية والـــنفط يعتبر المصدر الرئيسي للطاقة والجزء الأكبر من النفط ومشتقاته يـــتم نقله عن طريق البحر سواء من مناطق الكشف والحفر والإنتاج إلى مـــصانع التكريـــر أو من مناطق التكرير والإنتاج كمشتقات بترولية إلى مناطق الاستهلاك والاستخدام ، ويمثل نقل النفط الخام حوالي ٦٠% من إجمالي النقل البحري العالمي ، ويمثل نقل المنتجات البترولية حوالي ٤٥ % مـــن إجمالـــي النقل البحري العالمي وتمثل الشرق الأوسط ومنطقة الخلـــيج العربـــي حوالـــي ٤٨% كصادرات للبترول ومشتقاته بالنسبة للـــصادرات العالمية ، ومنطقة الشرق الأوسط ، ومنطقة الخليج العربي والتي تنتج ما يقرب من ثلث الإنتاج العالمي وتصدر ما يقرب من ٤٠% مـــن الصادرات البترولية العالمية ، ومن هنا ظهرت أهمية التركيز على تلك المناطق لمنع والتحكم في المصادر الرئيسية التي تؤدى إلى احتمالات تسريب النفط والزيت إلى البيئة البحرية بتلك الأماكن .

ويـــرى **الدكـــتور جمـــال غلوش** أن الآثار السلبية نتيجة التلوث بزيت البترول في البحار والمحيطات ترتبط **بثلاث اتجاهات أساسية هي :**

الاتجاه الأول : التأثير الضار على الكائنات البحرية :

١- أن هذا التأثير يؤدى إلى تعطيل انقسام خلايا البلانكتون النباتي (حجب ضوء الشمس) ويؤدي إلى فقس مشوه لبيض الأسماك .

٢- تقليل معدل وضع وفقس بيض الأسماك وتقليل قدرة الكائنات البحرية على التزاوج والقدرة الجنسية .

٣- التأثيـــر الـــضار على الجهاز العصبي والحركي وتقليل القدرة على مواجهة الأمراض .

٤- تـــناقص معـــدلات الـــنمو (التأثير الضار على الثروة السمكية) ، والتأثيـــر الضار على المزارع السمكية والتأثير الضار على الطيور البحرية .

الاتجاه الثاني : التأثير الضار على الإنسان :

١- فقدان مصدر الغذاء البحري .

٢- الاصابه بالأمراض والفيروسات المعدية .

٣- التأثير على النشاط السياحي .

٤- تقليل كفاءة عمليات الغطس والإنقاذ .

الاتجاه الثالث : التأثيرات الضارة على الاقتصاد :

١- زيادة استهلاك الوقود (اقتصاديات النقل البحري) .

٢- زيادة معدلات دخول السفن للأحواض والترسانات .

٣- زيادة معدلات الصيانة للوحدات البحرية .

٤- تكاليف عمليات مكافحة التلوث والأبحاث العلمية .

٥- تكاليف وضع خطط الطوارئ لمواجهة الانسكاب .

٦- تكاليف شراء أجهزة ومعدات مكافحة التلوث .

٧- خسارة قيمة النفط المفقود في حوادث الانسكاب .

٨- خسارة محطات تحلية مياه البحر وتوقفها عن العمل .

٩- خسائر قطاع السياحة .

١٠-الغرامات المالية نتيجة ارتكاب مخالفات الحوادث .

١١-رســوم التامــين القانونية على ناقلات البترول والخطوط والأنابيب الناقلة للبترول .

ويوضح الدكتور جمال غلوش أما بالنسبة لآثار التلوث بزيت البترول بشمال البحر الأحمر فلها تأثيرات واضحة هي :

١- تدمير بيئي للشعب المرجانية وإعاقة نموها .

٢- تدمير وتلوث للشواطئ الرملية الخلابة وبالتالي ضياع موارد السياحة الشاطئية .

٣- تدمير وتلوث أماكن توالد وتكاثر الأسماك والأحياء البحرية بالمنطقة بما له من مردود اقتصادي .

٤- فقدان العاملين بقطاعي السياحة والصيد بتلك المنطقة مصدر دخلهم وتحولهم إلى عبء على آسرهم والاقتصاد القومي .

٥- فقدان الدولة مواردها من قطاع السياحة المتنامي بهذه المنطقة والتي لا يمكن تعويضها من مصادر أخرى .

٦- احتمال تعطيل الملاحة نتيجة الحوادث البترولية الجسيمة وتعطيل بعض الموانى .

٧- تعطيل بعض مناطق إنتاج وشحن وتكرير البترول .

_ ما هي وسائل منع انتشار إزالة التلوث البحري بالزيت ؟

أن هناك كما أشرت من قبل **طرق ميكانيكية**BOOMS وهي استخدام الحواجز العائمة ، واستخدام شفط وقشط التجمع الزيتي المتواجد على سطح مياه البحر Oil Skimmers واستخدام فصل الزيت عن الماء Oil Water Separators ، ويوجد أيضا **الطرق الكيميائية** وهى استخدام مواد ماصة لامتصاص طبقة الزيت المتواجدة فوق سطح مياه البحر Absorbents ، واستخدام مواد غير عضوية (الصوف الزجاجي والمعدني) ، واستخدام مواد عضوية طبيعية (التبن ونشارة الخشب ، وألياف النخيل وبقايا عصر قصب السكر) ، ويمكن تحويل الزيت أيضا

إلـــى مـــادة جيلاتينـية يسهل انتشالها ، وأيضا يمكن استخدام المشتتات الكيميائية Dispersants لتحويل طبقة الزيت إلى مستحلب يتفتت بمرور الـــوقت إلى جزيئات صغيرة ، وهناك طرق أخرى مثل الإغراق بغرض ترســيب طــبقة الزيت إلى القاع Dumping وذلك باستخدام (مسحوق الطباشــير ، والرمل ، والأسمنت بودرة التلك) أو حرق الزيت في موقعة In-Situ Burning . وهــذه الطـــرق جميعا تتم من خلال وضع خطة طوارئ قومية وإقليمية ودولية بهدف المواجهة الفورية عند حدوث تسرب النفط إلى البيئة البحرية وحتى يمكن تقليل الآثار المترتبة على ذلك .

_ ما هي طرق الحد من التلوث بزيت البترول بشمال البحر الأحمر ؟

أن هـــناك وســائل مـــتعددة مثل استخدام الوسائل الحديثة من (الحواجز الماصـــة وغيـــرها) وبالإضافة إلى ذلك منع التلوث من السفن الصغيرة وســفن النـــزهة بإجاد أماكن وخزانات لاستقبال المخلفات الزيتية الناتجة منها حتى لا تضطر لإلقائها في البحر ، وتوعية العاملين في سفن النزهة بمخاطـــر هـــذا الـــتلوث على مصدر دخلهم مع توفير أماكن الاستقبال ، المـــشاركة الفعالـــة مـــن الأفراد في قطاعي السياحة والبترول في خليج الـــسويس والبحـــر الأحمـــر بالإبلاغ الفوري عن حوادث التلوث وجمع العينات لمعرفة مصدرها ومعاقبة الملوث ، واقناع هيئة قناة السويس بأخذ عيـــنات بترولية من السفن العابرة شمالا وجنوبا كإجراء رقابي رادع[٢٦] **(مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣)** .

٣ـ٦ مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

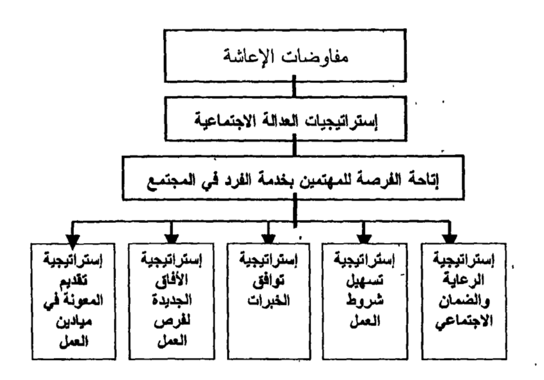
يقـــصد بمفاوضـــات الإعاشـــة أي المفاوضـــات ذات الأبعاد الاجتماعية المـــرتبطة بإعاشة الفرد ، وذلك من خلال الرعاية والضمان الاجتماعي والتشغيل .

لان العمـــل لـــيس سلعة بل هو حق للباحث عنة لان لجميع الأفراد في المجـــتمع الحق في السعي وراء العمل في ظروف قوامها تكافؤ الفرص والعدالة الاجتماعية ، ويشير مصطلح العمل Labour في معناه العام إلى أي نـــشاط أو جهد موجه نحو إنجاز هدف مشروع لأنه السبيل الأساسي الـــذي يقضي على البطالة المجتمعية ، ويؤدي بدوره إلى وجود منظومة اقتصادية متكاملة ترتبط بكافة ميادين الحياة الاجتماعية.

وتـــرتبط مفاوضـــات العمل بمجموعة من الاستراتيجيات الأساسية التي تساعد على تحقيق العدالة الاجتماعية في جميع ميادين الحياة الاجتماعية ، وهذه الاستراتيجيات لا تتوقف على حد الدولة باعتبارها الكيان الأساسي المـــنظم للعمـــل ، وإنمـــا تمـــتد هذه الاستراتيجيات إلى كافة المستويات للتفاعلات الاجتماعية ، ولذلك فالعمل ليس مسئولية كيان رسمي فحسب ، ولكـــنة يـــرتبط بكـــل فرد أو مؤسسة أو تنظيم يساعد على توفير العمل للآخرين ، ولذلك فان العمل ليس نشاط منفرد بفئة معينة دون الأخرى ، ولكـــنة عامـــل أساســـي لممارسة نشاطات الحياة الاجتماعية في شرعية كاملة .

وبالتالـــي فمفاوضـــات الإعاشة تهدف إلى تعزيز العدالة الاجتماعية من خـــلال إتاحـــة الفرصـــة للمهتمين بخدمة الفرد في المجتمع إلى إظهار جهدهم الموجه نحو إنجاز أهداف مشروعة من اجل راحة تحقيق أمنهم الاجتماعي .

وينبثق من هذا النوع التفاوضي مجموعة من الاستراتيجيات التي تؤدي إلـــى تعزيـــز وتقـــويم المنظومة الاقتصادية في المجالات المتخصصة) ويتضح ذلك في الشكل الأتي :-



الشكل (٦-٤) شكل يوضح استراتيجيات العدالة الاجتماعية لمفاوضات الإعاشة[٢٧](سليمان٢٠٠٥)

وبـناء علـى ذلـك اشتملت **مـنظومة النقل البحري المصري** باعتبارها مـنظومة مـتكاملة لـتقديم الخـدمات البحـرية على الجمعيات البحرية المتخصصة كمقوم أساسي في تلك المنظومة من اجل المساعدة في تقديم الخـدمات كل جمعية في مجال تخصصها ، ومن خلال ما ترنو إلية تلك المـنظومة فقـد سعت الدراسة لتناول نموذج إيجابي متواجد في المجتمع البحري المصري ، وبالتحديد في مجال النقل البحري .

وهذا النموذج مرتبط ارتباط وثيق بمفاوضات الإعاشة وسوف يتمثل هذا الـنموذج **فـي جمعـية الخـدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية** باعتـبارها **تجربة** سوسيولوجية جديدة **في المجتمع** البحري ، وتناولت الدراسـة تلك النموذج من خلال مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥ مع **الربان**

احمد حافظ عبد المنعم [*] من اجل استقصاء طبيعة هذه التجربة الخدمية الجديدة وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

_ كيف بدأت فكرة تأسيس جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية ؟

يوضـــح الــربان **احمد حافظ** أن فكرة التأسيس كانت بمثابة مجموعة من الأفكـــار المـــستقبلية التـــي تـــرنو إلى خدمة فئة من الفئات الوظيفية في المجتمع البحري ، وبالتحديد في مجال النقل البحري .

وبالتالـــي فهـــذه الفكرة كانت بمثابة مجموعة من الأفكار القديمة والتي كانـــت تهـــدف إلى إنشاء كيان أو مظلة ترعى ضباط ومهندسين البحرية الـــتجارية ، وحيـــنما تركت العمل بالبحر ، والتحقت بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري منذ أربعة عشر عام وبدء التفاعل مع الـــزملاء من الضباط والمهندسين الذين يحضرون الدورات الحتمية التي اقـــرها المجـــتمع البحـــري الدولـــي من خلال الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب واعمال النوبة للملاحين لعام ١٩٩٥ (STCW95) .

ومـــن خلال هذه التفاعلات تم مناقشة هذه الأفكار المثمرة من اجل إنشاء كـــيان يقدم لهم خدمات اجتماعية متنوعة ، وبالتالي كانت بمثابة مستحدثة بالنـــسبة لـــضباط ومهندسين البحرية التجارية ثم حاولت أن أطبق هذه الأفكـــار مـــن خلال نقابة البحارة باعتبارها نقابة تعمل من خلال اتحاد النقابات العمالية ، ولكن لم أستطيع ذلك نظرا لوجود لوائح وقواعد للنقابة العامـــة تـــشترط الخـــوض في انتخابات النقابة ، وقد حاولت تجميع هذه الأفكار أثناء إعداد رسالة الماجستير في السلامة البحرية وحماية البيئة من الجامعة البحرية بالسويد ، وكان موضع هذه الرسالة متمركز على الحياة الاجتماعية للبحارة والمشكلات الاجتماعية التي تواجه البحار سواء على المستوى الشخصي أو أثناء تفاعلاته الاجتماعية مع الآخرين ، ومن جهة أخـــرى حـــياة البحار وتأثيرها على سلامة السفينة لان الحالة الاجتماعية

والنفسية تؤثر على تفاعل البحار أثناء عمله مما يؤدى في حالتها السيئة إلى الحوادث البحرية ، وكان هذا هو الهدف الأساسي من رسالة الماجستير . ثم التحقت كعضو مجلس إدارة بالجمعية العربية للملاحة حتى عام ٢٠٠٢ وبعد صدور القانون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخاص بالمؤسسات والجمعيات الأهلية تم إشهار الجمعية تحت رقم ١٦٣١ بتاريخ ٨ مارس ٢٠٠٤ ككيان اجتماعي يرعى مصالح الإعاشة بكافة أبعادها لضباط ومهندسين البحرية التجارية، وذلك من خلال عشرة ضباط مؤسسين وتم وضع لائحة للنظام الأساسي وتم اخذ موافقة الجهات الأمنية والشئون الاجتماعية ، ومن خلال انتماء الضباط المؤسسين للأكاديمية العربية والعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري فقد رشحت الجمعية **الدكتور جمال الدين مختار**(*) أن يتولى رئاسة مجلس إدارة الجمعية نظرا لرعايته الدائمة لأبنائه من ضباط ومهندسين البحرية التجارية في الوطن العربي عن طريق رابطة خريجي الأكاديمية[٢٨] (انظر: الملحق رقم ٦-٣) .

_ ما هي الأهداف والأنشطة الاجتماعية للجمعية ؟

أن **الهدف الأساسي** من تأسيس الجمعية هو إظهار أهمية الدور الاجتماعي في حياة ضباط ومهندسين البحرية التجارية بهدف تقديم خدمات اجتماعية متنوعة لأعضائها ، ومحاولة إيجاد مجتمع بحري مترابط ومتكافل فيما بينهم لإيجاد حلول لتلك المشاكل والصعاب التي تواجه هذه الفئة . واثقين بترابطنا على إقامة كيان قوى يجمعنا تحت مظلته نناقش فيه مشاكلنا ونضع سويا الحلول المناسبة ونقوم متضامنين. بتطبيق تلك الحلول لإيجاد مجتمع بحري قوى على حماية أفراده في مواجهة الأزمات والصعاب .

أما عن الأنشطة الاجتماعية للجمعية فهي بأنشطة متنوعة مثل إقامة نظام علاجي للأعضاء وأسرهم واقامة نظام تكافل للأعضاء وأسرهم وتنظيم الـرحلات الداخلـية والخارجـية ، واقامة الأسواق والحفلات الخيرية ، والمـساهمة فـي إيجـاد فرص العمل للأعضاء وتدريب الأبناء وعقد الـندوات والمحاضـرات وورش العمل والمؤتمرات فيما يخص العمالة البحرية ، وإصدار نشرات خاصة بأنشطة الجمعية .

ماهى شروط العضوية في الجمعية ؟

يوضـح الربان احمد حافظ أن شروط عضوية الجمعية أن يكون المتقدم حاصـلا علـى إحدى الشهادات الأهلية لضباط ومهندسي السفن التجارية وتنقـسم العـضوية إلـى عضو عامل ، وعضو منتسب ويتساوى جميع الأعـضاء في المميزات والخدمات التي تقدمها الجمعية بدون استثناء عدا أن العـضو العامل له حق حضور الجمعية العمومية والترشيح لعضوية مجلس الإدارة .

_ مـا هـو موقـف الـضباط المتخصصين في مجـال البحـرية الـتجارية للانـضمام إلى الجمعية ؟

يـرى الـربان احمـد حافظ أن الضباط المتخصصين في مجال البحرية الـتجارية كـضابط طبـيب أو كـضابط إداري فجميعهم حاصلين على مـؤهلات عليا ولهم نقابات ترعاهم مثل نقابة الأطباء أو نقابة التجاريين وهـناك فـئات أخرى من الضباط المتخصصين وهى فئات جديدة تمثل وظـيفة ضابط أمن بحري تجاري حسب تخصصة كضابط أمن الشركة الملاحـية أو ضابط أمن السفينة أو ضابط أمن المرفق المينائي فجميعهم يمارسـوا عملهـم على المستوى الدولي وفق التعديلات الأخيرة لاتفاقية (SOLAS 74) ، (ISPS code) وبموجب الشهادات التي صدرت وفق التعديلات الدولية الأخيرة ، وفئات ضباط الأمن اغلبهم كان لهم نشاط في

المؤسسات الأمنية أو العسكرية ولهم كيانات ترعاهم ، ولهذا السبب ركزت الجمعية على فئات الضباط الحاصلين على شهادات أهلية ومهندسي السفن التجارية .

_ هل تعتقد أن كافة الضباط المتخصصين لهم جهات اجتماعية ترعاهم مثل هذه الجمعية ؟

يرى الربان **احمد حافظ** أن الجمعية لم تستطلع حتى ألان ماهية الجهات الاجتماعية التي يمكن أن ترعىٰ الضباط المتخصصين ويرجع ذلك أن الجمعية بدأت نشاطها الفعلي عام ٢٠٠٤ ، ولكن كل هذه الأمور المستجدة يمكن أن تعرض على مجلس الإدارة من اجل التطوير ، ويتطلب ذلك جمعية عمومية وطرح هذه الأفكار الخدمية على أعضاء الجمعية من اجل الموافقة أو أبدا الرأي ، وفي حالة الموافقة يتم إضافة أي مستجدات ، ويتم تعديل اللائحة من اجل تقديم الخدمات لكل الزملاء الذين يحتاجون إليها نظرا لان الضباط المتخصصين هم فئات لمهن بحرية لا نستطيع أن نفصلها عن المجتمع البحري .

_ ما رأي سيادتكم في تأسيس اتحاد عربي للبحارة في الوطن العربي بحيث يضم هذا الاتحاد كافة فئات البحرية التجارية وفق جداول متخصصة ويتم تأسيسه من خلال مجلس الوحدة الاقتصادية العربية؟

أن هذه الفكرة التي تتبنها الدراسة من الأفكار الجديرة بالتقدير بالنسبة لتأسيس **الاتحاد العربي للبحارة** لان هذا الاتحاد يمكن أن يضم جداول متخصصة لجميع الفئات البحرية .

ويمكن أن يكون له شأن عظيم لكافة البحارة بمختلف تخصصاتهم في جميع الدول العربية ، لانه سوف يقدم خدمات متميزة وسوف يضم مختلف الجنسيات العربية وخصوصا من الدول التي تتمتع بمؤسسات بحرية ضخمة فذلك سوف يساهم في تعزيز صلات الترابط وتوفير فرص العمالة من خلال التفاعلات بين جنسيات هذا الاتحاد وخصوصا أن هذا

الاتحـــاد لا تـــتعارض فكرة تاسيسة مع الاتحاد العربي للنقالين البحريين الــذي تــم تاسيــسة في ١٩٧٦/٦/٧ في بغداد من خلال مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الذي يمارس عملة في إطار جامعة الدول العربية وهو المجلس المتخصص لتأسيس هذه النوعية من الاتحادات المتخصصة .

_ هل توجد مؤتمرات أثمرت عن نتائج إيجابية قامت بتنظيمها الجمعية ؟

أن أول مؤتمـــر ســـوف تنظمه الجمعية هو **مؤتمر العمالة البحرية بين التأهـــيل والتـــشغيل**(*) تحـــت رعاية وزير النقل المصري ، والراعى الرئيـــسي للمؤتمر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وسوف تكون فترة انعقاد تلك المؤتمر من ١٤-١٥ مارس عام ٢٠٠٦.

وسوف تكون مجالات البحث في المؤتمر على النحو التالي :

١- تأهيل العمالة البحرية المصرية :

_ التطور التكنولوجي واثرة على التعليم والتدريب البحري .

_اثر تطبيق المعاهدات الدولية على العمالة البحرية .

_دور المحاكيات والتدريب الموجه في رفع كفاءة العمالة البحرية .

-المعايير الصحية والنفسية للعاملين على متن السفن .

_التعاون بين الجامعات والمعاهد البحرية أثره في تطور التعليم البحري .

_اللغـــة الإنجليـــزية والحاســـب الآلـــي وأهميتها في رفع كفاءة العمالة البحرية .

٢- تشغيل العمالة البحرية المصرية :

_ دور الدولة في تسويق العمالة البحرية المصرية لاسواق العمالة البحرية الدولية .

_ التشريعات الوطنية المنظمة للعمالة البحرية .

_الصعوبات التي تواجه تسويق العمالة البحرية المصرية .

_مـدى ملائمة الظروف التشغيلية التي تحكم سوق العمل البحري للعمالة البحرية المصرية .

_شـركات توظيف العمالة البحرية المصرية وأهميتها [٢٩](مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥) .

وقـد شارك الباحث بورقة بحثية في مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتـشغيل المقام في ١٤-١٥ مارس ٢٠٠٦ وكان موضوعها (الإطار التـصوري للمرصـد البحـري للتشغيل : رؤية استراتيجية مستقبلية) ويمكن تناول أهداف هذه الورقة البحثية (كنموذج لمفاوضات الإعاشة) على النحو التالي :-

الإطار التصوري للمرصد البحري للتشغيل:

تـتطلع الـرؤية المستقبلية بأن يتم تأسيس المرصد البحري للتشغيل في نطـاق **جمعـية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية** Social Services Society For Merchant Marine Officers ، وذلك من خلال الشراكه بواسطة بروتوكولات تعاون بين الجمعية وكل من : **وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) ووزارة القوى العاملة والهجرة ، ومـنظمة العمل العربية** وسوف تحاول الورقة البحثية إظهار أهمية تلك الشراكة على النحو التالي :

_ الأهمية الاستراتيجية لفريق الشراكة والتعاون:

أن هـناك أهمـية اسـتراتيجية للشراكة بين المؤسسات الحكومية وغير الحكومـية والمنظمات الدولية ترتكز في أهمية فريق العمل لتلك الشراكة مـن اجـل تقـديم خدمات محددة وهى توفير الوظيفة لفئات اجتماعية متخصصة تساهم بشكل واضح في مسار حركة التجارة الدولية والنهوض بالمجـال الاقتـصادي البحـري في مختلف التخصصات وسوف تتضح الأهمية الاستراتيجية لكل طرف في هذه الشراكة فيما يلي:

جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية (طرف غير حكومي)

حيث تم تأسيس هذه الجمعية طبقا للقانون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخـــاص بالمؤســسات والجمعيات الأهلية في مارس ٢٠٠٤ بهدف تقديم خـــدمات اجتماعية متنوعة لضباط ومهندسين البحرية التجارية ومن ابرز أنشطة الجمعية المساهمة في إيجاد فرص العمل للأعضاء ، وعقد الندوات والمحاضــرات وورش العمل والمؤتمرات فيما يختص بالتشغيل والعمالة البحرية .

وبالتالي أصبحت الجمعية بمثابة مقوم من مقومات منظومة النقل البحري المــصري من خلال منظور الخدمات الاجتماعية في توفير فرص العمل والتشغيل من اجل الحماية الاجتماعية لفئات بحرية تعتبر بمثابة راس مال اجتماعي Social Capital في منظومة النقل البحري المصري والعربي باعتــبار أن الثــروة البــشرية تعتبر أغلى الثروات لأنها مركز الحركة والتنمية الشاملة والمستدامة ، ومن ثم فان الاهتمام بها وبتنميتها وتوظيفها أهم وأجدى الاهتمامات لان بناء الإنسان أول خطوات الإصلاح ، ولذلك فـــان البعد الاجتماعي ليس مرحلة لاحقة لعملية التنمية الاقتصادية ولكنة أحد العناصر الأساسية والحاكمة للتنمية الشاملة في كل مراحلها المختلفة تخطــيطاً وتنفيذاً ومتابعة إذ ينبغي أن يتم الاستفادة من العنصر البشري الذي تم إعداده وتأهيله .

وبالتالـــي فـــان الأهمية الاستراتيجية لجمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية تظهر من خلال منظومتها الاجتماعية Social System التـــي تحـــاول تقنيـــنها فـــي إطـــار التنمـــية المستدامة Sustainable Development المـــرتبطة بتشغيل ضباط ومهندسين البحرية التجارية وإجـــراء الدراســـات المتواصلة لتنمية راس مال اجتماعي متخصص ، وتحـــتاج هـــذه المنظومة الاجتماعية إلى اتصالات وتواصل ذات منظور استراتيجي من اجل تخطيط مستقبل الخدمات على النحو التالي :

١- تشجيع ضباط ومهندسين البحرية التجارية للاستفادة من تأهيلهم العلمي المتخصص بروح المبادرة Proactive Spirit من الجمعية ككيان اجتماعي يرعى رفع روحهم المعنوية .

٢- تشجيع ضباط ومهندسين البحرية التجارية للعمل بالأسواق المصرية والعربية والدولية مع الافتخار بإعدادهم العلمي وتدريبهم المتميز في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من خلال الثقة بالذات .

٣- تفجير طاقات شباب ضباط ومهندسين البحرية التجارية الذي يتطلع إلى العمل وبناء مستقبلة .

٤- غرس روح الانتماء الوطني(*) لضباط ومهندسين البحرية التجارية بان هناك كيان اجتماعي يسعى إلى توفير الأمان والحماية الاجتماعية لهم .

٥- بناء قيم التعاون في شباب ضباط ومهندسين البحرية التجارية من اجل التماسك الوطني لحماية المجتمع بحيث تصبح فئات عاملة ومنتجة داخل المجتمع مؤمنة برسالتها الوطنية والعربية .

٦- غرس روح الثقة بالنفس لضباط ومهندسين البحرية التجارية من اجل التفاني في العطاء والمثابرة والصبر كرجال تتحمل المسئولية وذلك من خلال التأكيد على قيمته كانسان من خلال إشباع حاجاته الاجتماعية في التشغيل والذي بدورة يؤدى إلى الانتماء والولاء والتعاون والعطاء .

وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) (طرف حكومي):

أن الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل البحري المصري تركز على المساهمة الفعالة في الاقتصاد القومي المصري وتجارة مصر الخارجية

عـن طريق خلق كيانات قوية قادرة على المنافسة في هذا المجال وقادرة علـى التأثير في المحافل الدولية ، ، حيث أن قطاع النقل البحري يساهم فـي مجـال الخـدمات عـن طريق تشجيع التعليم البحري بالتعاون مع الأكاديمـية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بتقديم منح دراسية فـي التخصـصات البحـرية المتخصـصة ، وقد تبنى القطاع منظور اسـتراتيجي فـي إعـداد وتدريب الكوادر البشرية البحرية في الكيانات التالية :

- مركز تدريب قطاع النقل البحري
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- معهد النقل الدولي واللوجستيات
- المعهد الإقليمي للأمن البحري
- معهد تدريب الموانى

وبالإضافة إلى ذلك توفير المنح والبعثات ؛ ومن خلال اقتناع وزارة النقل (قطـاع النقل البحري المصري) بدور المجتمع المدني والمؤسسات غير الحكومية فقد اعتمدت منظومة النقل البحري المصري الجمعيات البحرية المتخصـصة كمقوم من مقومات تلك المنظومة من اجل تدعيم الخدمات بمخـتلف أنـواعها وتخصـصاتها لدعم التنمية المستدامة للنقل البحري المصري

وزارة القوى العاملة والهجرة المصرية (طرف حكومي):

تـرجع الأهمـية الاستراتيجية لوزارة القوى العاملة والهجرة إلى مرحلة الثلاثينـيات وعلاقـتها بـالأمن الاجتماعي وذلك من اجل السيطرة على الـبطالة التي يمكن أن ينتج عنها مشكلات اجتماعية ، ولذلك في نوفمبر عـام ١٩٣٠أصـدر رئيس الوزراء قرارا" بإنشاء مكتب العمل علي أن

يلحق بإدارة الأمن العام بوزارة الداخلية ثم ضمه إلى وزارة التجارة والصناعة عام ١٩٣٥.

ثم تحويله إلى مصلحة تابعة لها عام ١٩٣٦ ثم أصبحت في عام ١٩٣٩ مصلحة العمل تباشر عملها ضمن مصالح وزارة الشئون الاجتماعية . ثم أطلق عليها الإدارة العامة للعمل في عام ١٩٥٤ بوزارة الشئون الاجتماعية ثم أنشئت وزارة مستقلة للعمل عام ١٩٦١ (*) **ويظهر الدور الاستراتيجي** لوزارة القوى العاملة والهجرة من خلال تنظيم الوسائل المؤدية إلى توفير الاستقرار في علاقات العمل وتحقيق شروط العمل العادلة ، ورسم سياسات الاستخدام وتنظيمه في الداخل والخارج ، ومتابعة تشغيل العمالة المؤهلة .

منظمة العمل العربية (طرف دولي):

تعتبر إحدى المنظمات المتخصصة في نطاق جامعة الدول العربية وهى أول منظمة عربية تعتني بشئون العمل والعمال على الصعيد القومي حيث أصدر المؤتمر الخامس لوزراء العمل العرب الذي عقد في القاهرة في٨ يناير عام ١٩٧٠ قراراً بإعلان قيام منظمة العمل العربية بعد اكتمال العدد اللازم من تصديقات الدول وجاء قرار إعلان المنظمة استجابة للتوجيه القومي متطلعاً لتحقيق الوحدة في مختلف المجالات .

وترجع الأهمية الاستراتيجية لمنظمة العمل العربية نتيجة للأهداف التالية : تنسيق الجهود في ميدان العمل والعمال على المستويين العربي والدولي ، تأمين وسائل السلامة والصحة المهنية وضمان بيئة عمل ملائمة ، توسيع قاعدة التأمينات الاجتماعية لتشمل الفئات العمالية في مختلف الأنشطة الاقتصادية ، وشمول كافة فروع التأمينات للوصول إلى الضمان الاجتماعي الشامل ، توفير الخدمات الاجتماعية للعمال وتحسين مستواها تقنين الحد الأدنى للأجور وضمان أجر للعامل يتناسب مع المتغيرات

الاقتـــصادية والاجتماعـــية ، تنمية الموارد البشرية العربية للاستفادة من طاقاتها الكاملة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، تخطيط القوى العاملة وتطويـــر الاستخدام ومكافحة البطالة بجميع أشكالها ، تيسير تنقل القوى العاملـــة العـــربية داخل الوطن العربي ومساواتها بالعمال الوطنيين في الحقـــوق والواجبات ، والعمل على إحلالها محل الأيدي العاملة الأجنبية والاهـــتمام بأوضـــاع العمال العرب المهاجرين ، والدفاع عن حقوقهم ، والحفـــاظ علـــى هويتهم الثقافية وانتمائهم القومي والعمل على تحفيزهم للعودة إلى الوطن العربي للمساهمة في التنمية والبناء .

السمة الاسمية المستقبلية للمرصد : (المرصد البحري للتشغيل):

أداه مستقبلية يمكن أن تمارس عملها التطوعي الوطني والعربي من خلال جمعـــية الخـــدمات الاجتماعـــية لـــضباط البحـــرية الـــتجارية بواسطة بـــروتوكولات تعـــاون مـــع كل من : وزارة النقل (قطاع النقل البحري المـــصري) ووزارة القـــوى العاملة والهجرة المصرية ، ومنظمة العمل العـــربية ، مـــن اجل تنسيق الجهود لتلبية احتياجات الخدمات الاجتماعية لـــضباط ومنهدسين البحرية التجارية في مجال التشغيل من اجل الضمان والحمايـــة الاجتماعـــية لهـــذه الفـــئة الوظيفية في إطار التنمية البشرية المستدامة .

نشاطات المرصد :

تـــرجو الرؤية المستقبلية أن تكون أهم نشاطات هذا المرصد هو توفير معلـــومات طالـــب العمل ، وسد احتياجات تلك المتطلبات بمعلومات عن إيجاد فرص عمل تتوافق مع هذه المتطلبات ، وذلك من خلال إنشاء قاعدة بيانات تصبح بمثابة بنك معلومات للتشغيل البحري ليس مقتصر فقد على أعـــضاء الجمعـــية ، وإنمـــا يكون بمثابة مركز للرصد الوطني والعربي التطوعـــي مـــن اجل تنفيذ ما ترنو إلية منظومة النقل البحري المصري

لتعزيـــز الثقة التي وّهبتها هذه المنظومة إلى الجمعيات البحرية المصرية المتخصـــصة من اجل القيام بمهامهم الوطنية والقومية للوطن العربي في مجال تقديم الرعاية والخدمات والإعداد والتدريب في مجال النقل البحري في مختلف التخصصات .

المهام العامة للمرصد :

تأمين مفهوم واضح للأوضاع المتعلقة بالتشغيل البحري بجميع تخصصاته ، وذلـــك من خلال بروتوكولات التعاون بين جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية (مؤسسة غير حكومية) باعتبارها أحد مقومات مـــنظومة الـــنقل البحري المصري مع كل من وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) (مؤسسة حكومية) ووزراه القوى العاملة والهجرة (مؤســـسة حكومية) ، ومنظمة العمل العربية (منظمة دولية) وذلك بان يصبح المرصد في الجمعية بمثابة أداة تلقى والتقاء كافة الخدمات المقدمة من شركاء التعاون الحكومي والدولي بحيث يتم الإعلان بواسطة الشركاء عـــن ضرورة تسجيل طالب العمل البحري في تلك المرصد وان يقوموا الـــشركاء بإجراء الاتصالات الوطنية والعربية والدولية بخصوص توفير فرص العمل للفئات الوظيفية البحرية المسجلة في المرصد ويقوم المرصد بتجمـــيع المعلومات وتصنيفها وفرزها وتسكينها طبقا للبيانات المسجلة ، مع توفير خدمات التدريب لطالب العمل لضمان تسويق التشغيل .

ويمكن للمرصد أن يباشر عملة من خلال العناصر التالية :

١- تحديد لائحة أولية من المؤشرات لتسجيل طالب العمل .

٢-إقامـــة ورشـــة عمـــل مـــع الـــشركاء لتحديد أولويات قضايا التشغيل البحري .

٣-تحديد المؤسسات الوطنية والإقليمية والعالمية المسؤولة عن المعطيات المتوفرة .

٤- تلقـــى الطلـــبات مـــن المؤسسات على مختلف المستويات العالمية .

٥- تصنيف العرض والطلب وفقا" للأولويات فيما يقرره الشركاء.

- تحديــد المعطـــيات المتوفـــرة لهذه **الأولويات** وما يلحقها من ثغرات.

٧-تقيـــيم إمكانـــيات تولـــيد معطـــيات جديـــدة لملـــئ الثغرات المحددة

٨-تنظـــــيم دورات تدريبـــــــية وفقـــــا لـــــسوق العمـــــل .

ويـــتم القيام بجميع الخطوات المذكورة أعلاه بالتنسيق التام مع جميع الشركاء المعنية.

أسباب اختـيار جمعية الخـدمات الاجتماعـية لـضباط البحرية التجارية للقيام بعمل المرصد:

١- باعتـــبارها مؤســسة غيـــر حكومـــية هدفها الأساسي العمل الوطني التطوعي .

٢- تفعـــيل الـــدور الوطنـــي للمؤسسات غير الحكومية في ظل النهوض بالتنمية البشرية المستدامة .

٣- القائمـــين بالعمل في الجمعية ضباط بحرية تجارية ذات اختلاط وثيق بالمجال التجاري البحري .

٤- باعتـــبارها جمعـــية بحرية متخصصة في تقديم الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية .

٥- عدم وجود اتحاد يرعى مصالح ضباط البحرية التجارية .

٦- أن فـــئة ضباط البحرية التجارية فئة وظيفية كادحة باحثة عن العمل طوال حياتهم الوظيفية .

٧- المقر الرئيسي للجمعية في مدينة الإسكندرية نظرا لوجود قطاع النقل البحـــري المـــصري والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بما يتوافر لديها من مراكز أعداد وتدريب وبالإضافة إلى ذلك

وجــود اتحاد الموانى العربية ، ولذلك فالجمعية تعتبر مركز لتجميع اكبــر قــدر مــن ضباط البحرية التجارية عن طريق هذه الكيانات البحرية المتواجدة في مدينة الاسكندرية .

٨- **تعزيز للتعاون العربي** من خلال تأسيس المرصد البحري للتشغيل عن طــريق الجمعــية وتوكــيل وحــدات اتصال عربية تعمل في العمل التطوعي لتقديم الخدمات لضباط البحرية التجارية العرب في مختلف الدول العربية **كخطوة مبدئية لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة .**

٩- تعزيز روابط الصلة والإخاء بين جميع فئات ضباط البحرية التجارية باختلاف جنسياتهم العربية .

أسباب اختيار الشركاء في المرصد :

أن الــسبب الأساسي في اختيار الشركاء يرجع إلى تخصصاتهم الوطنية والدولــية ذات الــسمات الــسيادية والدبلوماســية ولهم الحق في إجراء الاتصالات الشرعية في المجتمع الدولي من اجل تحقيق الأهداف الوطنية والإقليمــية للمــنطقة العــربية حتى تصبح بداية لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة من خلال المرصد البحري للتشغيل .

مصادر تمويل المرصد :

بواسطة الشركاء يتم تأسيس صندوق خاص بالمرصد يتلقى الدعم من :

_ دعم من شعبة النقل البحري بالغرف التجارية العربية .

_ دعــم من الدول العربية من اجل تنمية المرصد بهدف تأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

_ يخضع صندوق الدعم لمراقبة لجنة مشتركة من الشركاء وبالإنابة عنهم :

- وزير النقل المصري عضو في مجلس وزراء النقل العرب .
- وزيــر القــوى العاملــة والهجرة عضو في مجلس وزراء العمل العرب .

- مـــنظمة العمل العربية منظمة دولية تعمل في إطار جامعة الدول العربية .

ولهذا السبب فان المرصد البحري للتشغيل سوف يعتبر النواة الأولى لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

وكانت **من توصيات المؤتمر** الدعوة إلى تأسيس المرصد البحري للتشغيل في نطاق جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية وبالشراكة مـــع قطاع النقل البحري ووزارة القوى العاملة ومنظمة العمل العربية . وبـــدعم مالـــي من الجهات المانحة والشركات الملاحية ورجال الأعمال كـــنواه إلـــى تأسيس الاتحاد العربي للبحارة [٣٠] **(مؤتمر العاملة البحرية ٢٠٠٦) .**

٦-٤ خاتمة الفصل السادس:

قد تناول هذا الفصل ثلاثة عناصر أساسية هما :

العنصر الأول :

المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال نوعين من المفاوضات البنائية :

النوع الأول : المفاوضات التجارية : والتي ترتبط بمختلف أنواع نشاطات ، وقد تضمنت أيضا المفاوضات التجارية مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري ، وأيضا ارتبطت المفاوضات التجارية بالتوكيلات الملاحية .

النوع الثاني : وهى المفاوضات الصناعية ، وقد ركزت الدراسة في هذا الجانب على استطلاع أراء استشاريين بناء السفن باعتبارهم مقوم أساسي مـن مقـومات صـناعة النقل البحري ، وإظهار دور هيئات الإشراف والتـصنيف باعتبارهم تنظيمات تقوم بعمليات التطبيق للمعايير الفنية فيما يتعلق بالتصميمات وفحص البناءات المرتبطة بالسفن وفق القواعد الدولية المنشورة والتي تحدد عمليات التصميم والبناء .

أما العنـصر الثانـي : وقـد تـناول المفاوضـات الوقائية في مجال الأمن الاقتـصادي البحري ، وقد تناولت الدراسة نوعين من هذه المفاوضات :

الـنوع الأول : مفاوضـات الأمن والسلامة : والتي تتم المفاوضات من خـلال تحديـد وسـائل أمن المنشأة ، ووسائل السلامة والصحة المهنية ووسـائل الـسلامة ومنع الحريق والسلامة البيئية للمنشاة ، وقد قصدت الدراسة أن تظهر الخصائص التي يجب أن تميز جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية وهى :

إعـداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها ، واعمال الحراسة والتامـين داخـل المنـشأة البحرية وتنظيم حركة المرور داخل المنشأة

البحـــرية ، وضبط الوقائع الجنائية داخل **المنشأة** البحرية والمعاونة في الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات ، **وعمل بطاقات** تحقيق الشخصية ، والأمـــن والهندسة الأمنية في المنشآت **البحرية** ، والأداء العلمي المواجهة للإرهـــاب البحـــري ، وأيضا التقرير **والإجراء الأمني** في الحوادث على متن السفن البحرية .

الـــنوع الثانــــي : المفاوضـــات البيئية : **وذلك** بداية ببعض المصطلحات المرتبطة بالبيئة البحرية ، وأيضا من **خلال المفاوضات** البيئية التي تقوم ببعض الوظائف الرئيسية لحماية البيئة **مثل** : **المعلومات** والأخبار البيئية والإرشاد والتوجيه والتفسير ، والتعليم **والتثقيف** والتربية البيئية.

ثـــم تناولت الدراسة حماية البيئة البحرية **من التلوث** والاسترشاد بنموذج لحمايـــة البيـــئة البحرية في شمال **البحر الأحمر** ومنطقة خليج السويس . وذلك من خلال العمل التطوعي الذي قامت به الجمعية العربية للملاحة .

أما العنصر الثالث : مفاوضات الإعاشة في مجال **الأمن** الاقتصادي البحري ، وقـــد قـــصدت الدراسة تناول مفاوضات **الإعاشة** لان هذه المفاوضات تعتبر مرتبطة بالأبعاد الاجتماعية من **خلال** إعاشة الفرد وذلك من خلال الـــرعاية والـــضمان الاجتماعي **والتشغيل** ، وقد تناولت الدراسة نموذج لجمعـــية الخدمات الاجتماعية لضباط **البحرية** التجارية باعتبارها تجربة سوســـيولوجية جديدة في المجتمع **البحري** ، وقد سعى الباحث من خلال هـــذا النموذج المشاركة في مؤتمر **العمالة البحرية** بين التأهيل والتشغيل والدعـــوة إلى تأسيس المرصد البحري **للتشغيل** في نطاق جمعية الخدمات الاجتماعـــية لضباط البحرية التجارية **وبالشراكة** مع قطاع النقل البحري ووزارة القـــوى العاملـــة ومنظمة العمل **العربية** وبدعم مالي من الجهات المانحـــة والشركات الملاحية ورجال **الأعمال** كنواه إلى **تأسيس الاتحاد العربي** للبحارة .

٥_٦ هوامش الفصل السادس :

(*)أنواع الشركات البحرية بمختلف تخصصاتها :

_ **الشركات المساهمة** : هي شركة ينقسم راس مالها إلى اسهم متساوية القيمة يمكن تداولها وتقتصر مسئولية المساهم على أداء قيمة الأسهم التي اكتتب فيها ، ولا يسأل عن ديون الشركة إلا في حدود ما اكتتب فيه من اسهم . أما أن تكون **شركات مغلقة** ، وترتبط بالقطاع الخاص ولها اسهم اسمية محصورة بين عدد من الأفراد ، ولا تطرح اسهم هذه الشركة في البورصة ، وهي شركات مساهمة لا تطرح أسهمها للاكتتاب العام ويطلق عليها اكتتاب مغلق . أو تكون **شركة عامة** واسهم هذه الشركة تطرح للاكتتاب العام وتطرح للبيع ويتم شراءها من الشركة أو مكاتب الأوراق المالية عن طريق التكويد وأي تداول في هذه الأسهم يسجل في بورصة الأوراق المالية بمقتضى شهادة رسمية ، وهذا التداول يسجل في دفاتر الشركة ، وهذه الأسهم يمكن أن تكون اسهم لحاملة أو اسهم اسمية والشركات المساهمة يمكن أن تكون ذات طابع حكومي ، وترتبط بالشركات العامة أو ترتبط بالقطاع الخاص وتكون شركات مغلقة أو شركات مشتركة كقطاع حكومي أي شركات تكون تابعة للدوله بغض النظر تابعة لوزارة متخصصة أو كقطاع عام أو قطاع أعمال مع القطاع الخاص .

ويمكن أن تأخذ أيضا شكل الشركات المساهمة صورة اتحادات بين الشركات التي تعمل في مجال واحد وتشتمل في عضويتها على القطاع الحكومي والقطاع الخاص .

_ **شركات التوصية بالأسهم** : هي شركة يتكون رأس مالها من حصة أو اكثر يملكها شريك متضامن أو اكثر وأسهم متساوية القيمة يكتتب فيها مساهم أو اكثر ، ويمكن تداولها باسهم متساوية القيمة يكتتب فيها مساهم

أو أكثـــر ويمكن تداولها ، وهذا النموذج من الشركات يجمع بين بعض خصائص شركات الأشخاص وبعض خصائص شركات الأموال. بمعنى أن الـــشركاء يكونـــوا متضامنون ويقصد بالشريك المتضامن هو الشريك الظاهر ، ويتحمل كافة المسئولية عن الشركة حتى لو زادت الخسائر عن رأس مالهـــا وهو المسئول مسئولية كاملة عن الشركة ويجمعهم الاعتبار الشخصي .

_ **الشركة ذات المسئولية المحدودة** : هي إحدى أنواع شركات الأموال ، وراس مالهـــا مقسم إلى حصص والحصة عبارة عن خطاب من الشركة وليس سهم ، ولا يزيد عدد الشركاء فيها على خمسين شريكا ولا يقل عدد المؤسسين لها عن اثنين ، ولا يجوز تأسيس الشركة أو زيادة رأس مالها أو الاقتـــراض لحـــسابها عن طريق الاكتتاب العام ، ولا يجوز للشركة إصـــدار اســـهم أو سندات قابلة للتداول ويجب أن يتم الاكتتاب في جميع الحـــصص واداء قيمـــتها بالكامل لحساب الشركة تحت التأسيس لدى أحد البنوك المعتمدة لحين قيد الشركة بالسجل التجاري .

_ **شـــركات الأشخاص : وتنقسم إلى نوعين** : _ النوع الأول : **شركات تضامن** : وهي كافة الشركاء في الشركة مسئولين مسئولية تضامنية عن كافة التزامات الشركة و _ النوع الثاني : **شركات توصية بسيطة** وهى كافـــة الشركاء مسئولين مسئولية كاملة عن التزامات الشركة أما الشريك الموصى فلا يسأل إلا في حدود حصته في راس المال . **المصدر : مقابلة** مع الأستاذ **سليمان غبريال** خبير تأسيس الشركات بتاريخ ٢٠٠٥/٦/٢٨.

(١) **شكل (٦-١) من إعداد الباحث:** يوضح عمليات التفاوض التجارية .

(*)**الدكـــتور احمـــد مصطفى** : رئيس اللجنة الثقافية بنادى الاسكندرية الرياضي .

(٢) احمـــد مصطفى، ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـــري (ندوة أفاق التعليم في التجارة الإلكترونية) شهر أغسطس ٢٠٠٥ ،(وقد حضر الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

(٣)محمـــود إسـماعيل شلبي ، بحوث التسويق ضرورة لتسويق خدمات قطـــاع الـــنقل البحـــري ، المؤتمر البحري ١٤-١٦اكتوبر ٢٠٠٢ (الاتجاهـــات الحديـــثة فـــي تـــسويق لخـــدمات الـــنقل البحري) ، الاسكندرية: الجمعية العربية للملاحة ، ٢٨٢.

(*)**الدكـــتور ميـــر عبد الفتاح حمزه** : عميد كلية الإدارة والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(٤) مير عبد الفتاح حمزه ، ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والـــنقل البحـــري (ندوة أفاق التعليم في التجارة الإلكترونية شهر أغـــسطس ٢٠٠٥ ،(وقـــد حضر الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

(٥) **تقريـــر عن الخدمات المصرفية ، البنك العربي الأفريقي الدولي أول بـــنك خـــاص يؤمن معاملات التجارة الإلكترونية في مصر القاهرة: جـــريدة الأهرام الاقتصادية** ، العدد الخامس والعشرون ، بتاريخ٣٠ اكتوبر٢٠٠٥ ، ص ٧.

(*) **الدكـــتور ربـــان سامى زكى عوض** : المحاضر الأول بكلية النقل البحـــري والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولجيا والنقل البحري .

(*) يوضـــح الدكـــتور ربان سامى زكى **مهام التوكيلات الملاحية** على النحو التالي :

_ تقوم بعمليات ربط البضائع على السفن لمختلف دول العالم.

_ تقوم بأعمال السياحة في الداخل والخارج .

_ تقوم بحجز تذاكر سفن السفن لجميع دول العالم .

_ تقوم بأعمال السمسار البحري.

_ القيام بأعمال التخليص الجمركي لكافة أنواع البضائع والسيارات.

_ نقل الرسائل والحاويات من الباب للباب.

(٦) سامى زكى عوض ، اتفاقية الجات وآفاق جديدة للتوكيلات الملاحية ، ورقة بحثية مقدمة في الندوة البحرية السادسة ١١-١٢ أكتوبر ١٩٩٤ ، منشورات الجمعية العربية للملاحة .

(*) درجة السفينة Ship `s Class : يشير الربان دكتوز مدحت خلوصى بانه لا توجد قاعده قانونية تجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف Classification Society كما لا توجد إي قاعدة قانونية تجبر السفينة على أن تتخذ لنفسها درجه ، ولكن هناك صعوبات كثيرة سوف تتعرض لها السفينة الغير مسجله لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف ، وهذه الصعوبات على سبيل المثال وليس الحصر مثل : التعامل مع شركات التأمين حيث سيرفض المؤمنون التامين على السفينة غير المسجلة لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف ، والتي ليست لها درجه . حيث أن التسجيل يعتبر دليلا على صلاحية السفينة للملاحة ، وكذلك أثناء البيع وغير ذلك . **المصدر** : مدحت عباس خلوصى ، السفينة والقانون البحري ، الاسكندرية : الشنهابى للطباعة والنشر ، ٢٠٠١، ص ٣١ .

(٧) مدحت عباس خلوصى ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ص ص ٣١-٣٢ .

(*) **المهـندس محمـد جابر إسماعيل** : مهندس استشاري في تصميم وبـناء السفن ، ومحكم بحري دولي ، ورئيس مجلس إدارة المركز البحـري للاستـشارات والتـصميم (مارينا لبناء السفن) ، وعضو جمعية المهندسين البحريين ومهندسي بناء السفن .

(*) **الدكـتور مهـندس احمد فاروق عبد المنعم** : خبير في بناء السفن وعـالم مـن علماء الهندسة البحرية ، وقد عمل رئيس لمجلي إدارة شركة ترسانة الاسكندرية لبناء السفن .

(*) شهادة هيئة الإشراف والتصنيف : هي شهادة تمنحها الهيئة للسفينة التـي أشرفت على بنائها ، ويثبت فيها أن السفينة مسجلة لدى هيئة الإشـراف المدونـة في الشهادة . **المصدر** : مدحت عباس خلوصى السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص٣٣

(٨) **انظـر الملاحق : الملحق (٦-١)** نص اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ، ص٧١٥

(٩) **مقابلـة الـباحث** اشرف سليمان : مع **المهندس** محمد جابر بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣ .

(*) **المـصرية لتـسجيل وتـصنيف السفن** Egyptian Register of Shipping : أول هيـئة تـصنيف وتـسجيل سفن مصرية وشكلها القانونـي شركة مساهمة مصرية برأسمال 10,000,000 جنية و تعتبـر أول هيـئة تسجيل وتصنيف سفن عربية وهو مطلب وطني ويطالب به ملاك السفن والوحدات البحرية المصرية والعاملين بقطاع النقل البحري .

(*) **الدكـتور ربان منتصر إسماعيل عبد الحي السكري** : رئيس مجلس إدارة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن .

(١٠) **مقابلة الباحث** اشرف سليمان : **مع الدكتور ربان منتصر السكري بتاريخ : ٢٠٠٥/١١/١٩**

(١١) عبد العزيز أبو قنديل ، التشغيل المتدني للسفن يهدد النقل البحري ، عـن مجلة BIMCO REVIEW 2003 ، الملاح ، نشره الثقافية الـربع سنوية : إصدار الجمعية العربية للملاحة ، العدد ٤٦،١كتوبر ٢٠٠٣، ص ٧

(١٢) انظـر إلـى شبكة الإنترنت BIMCO NEWS ,FEB.2002 ,CLASSITICATION على العنوان التالي :

http://www.bimco.dk

(*) **وتـشير اللويدز (LR)** : على الرغم من التطبيق السريع (ISPS Code) فـي مجـال الـنقل البحري إلا انه قد لاقى نجاح في حيز التنفيذ وتوضح اللويدز ((LR أن لها دور فعال في مساعدة العملاء مـن اجل تقديم خدمات الشهادات القانونية في مجال السلامة والأمن مـن اجل الوفاء بالالتزامات الدولية ، وبالتالي فاللويدز (LR) تقدم خـدماتها لكـل مـن مدراء ملاك السفن Ship Owner Ship Managers والحكـومات Governments ، المواني Port Facilities مـن اجـل تعزيز احتياجاتهم في السلامة والأمن في مجال النقل البحري وتشير أيضا أن لديها القدرة على توفير التدريب الـلازم لفئات الضباط الجديدة بالنسبة لضابط أمن الشركة الملاحية CSO ، ضـابط أمن السفينة SSO ، ضابط أمن المرفق الميناثي PFSO ، وتـساعد اللويدز (LR) في تقديم خدمات لعملائها على كيفـية الالتـزام بالتجهيزات الفنية المرتبطة (ISPS Code) من خـلال خبراء في المجال الأمني من اجل تلبية الاحتياجات المطلوبة

وهـذه الخدمات تنقسم إلى نوعين أساسيين : النوع الأول : خدمات متوفـرة إلـى شـركات الـشحن Services Available to Shipping Companies والـنوع الثاني : خدمات متوفرة إلى مشغلي الموانئ Services Available to port aperators .

المـصدر : Lloyd's (LR) , help : England , 2005 REGISTER

(*) **اللـواء احمـد القاضـي** : عمل مساعدا لوزير الداخلية بجمهورية مصر العربية ، وهو أستاذ مادة الدفاع المدني والإطفاء والمفرقعات بأكاديمية الشرطة المصرية ، وعضو المكتب التنفيذي للاتحاد الدولي لمتطوعى مكافحة الحرائق F.W.V.F.A ، وخبير بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، وله العديد من المؤلفات والدراسات والبحوث المنشورة .

(*) **يقـصد بمصطلح الكرتنة في المجال الأمني والعسكري** : أي وضع الهدف في المنتصف وتكون حوله دائرة يصعب اختراقها .

(*) **تنظـيم سـريان المـرور** : الهـدف من تنظيم سريان المرور هو الوصول إلى افضل استخدام للوسائل المرورية المتاحة بالمنطقة مثل شـبكة الطـرق واللافتات المرورية والإشارات الضوئية حتى يمكن تقلـيل الازدحامـات المرورية بقدر الإمكان ، ويمكن تنظيم سريان **المرور من خلال مجموعة من الوسائل مثل :**

١- **نظـام الاتجاه الواحد** : وهذا النظام له مزايا وعيوب . _ **المزايا** _ زيـادة السعة للطريق ، وزيادة سرعة سريان المرور ، وتقليل عدد نقـط التصادم ، وتقليل تأثير سيارات الانتظار على حركة المرور ، وتسهيل نظام الارتباط بين الإشارات الضوئية المتعاقبة . _ **العيوب** _ تكـدس وسائل النقل من مركبات ولوادر وأوناش في نظام الاتجاه

الـــواحد فـــي الموانـــي ، وقد يؤدى إلى إفساد البيئة ، إفساد طبيعة الطريق من كثرة الضغط علية .

٢- **العلامـــات الأرضـــية** : والعلامات الأرضية هي الوسيلة المكانية في تنظيم سريان المرور وهى تنقسم من حيث وظائفها إلى أ- **علامات أرضـــية لأمـــان المـــرور** : وهـــى علامات أرضية توضع في نهر الطـــريق والمنتـــصف (المحاور) وتنقسم إلى : **خط واحد متقطع : بمجرد تحديد محور الطريق ، خط متقطع للخطر**: للتنبيه إلى محور طـــريق مـــتقاطع **خـــط متصل وخط متقطع** : للسماح بتخطي خط المنتـــصف مـــن جهة الخط المتقطع فقط إذا كان التخطي آمنا ، **خط متـــصل مـــزدوج** : لمـــنع إي تخـــط لخط المنتصف إلا في حالات الاضطرار لذلك (مغادرة الطريق يسارا وتفادى وقوع حادث تخطى مركبة متوقفة بنهر الطريق) .

ب- خطـــوط حواف الطريق وتنقسم **إلى : خطوط متصلة** : للدلاله على انحناءات أو أخطار أخرى ، **خطوط متقطعة واسعة الفجوة** : في كل مكـــان أخـــر علـــى الطريق ، **خطوط متقطعة ضيقة الفجوة** : عند الـــتقاطعات أو عـــند أماكن الانتظار المؤقتة على الطريق ، **خطوط الوقوف** : خطان متصلان يحددان بداية منطقة التقاطع ، **خط إفساح الطـــريق** : (عـــند التقاطعات بدون إشارة ضوئية) خطان مزدوجان متقطعان عند الدخول إلى التقاطع ، خطوط (زجزاج) لمنع الانتظار على طول مداخل التقاطعات أو منع التخطي بالمداخل .

ج- **علامـــات التوجـــيه الأرضـــية** وتـــرتبط بكل من : **خطوط الحارات** (مـــتقطعة : لـــتحديد الحارات المرورية -ومتصلة : لفصل حركات المـــرور عند مداخل التقاطعات) ، **جزر المرور المرسومة** : لعمل

التقسيم القنواتى بمناطق التقاطعات أو لاستكمال نهايات جزر مرتفعة حـــين تكون المساحة المرصوفة المميزة بالرسم لا بد وان تداس من بعـــض المـــركبات الكبيرة لاستحالة تفادى ذلك ، **اسهم اتجاهات :** للدلالـــةِ علـــى حارات الاتجاه وللدلالة على اتباع السهم لعدم عرقلة المـــرور علامـــات كلامية : مثل STOP أو للدلالة الإرشادية إلى الأماكن المقصودة وذلك للسير في الحارات ٠

تكـــتب الأســـماء مختـــصرة فـــيما لا يـــزيد عن خمسة أحرف حسب المواصفات).

د- **علامـــات الـــوقاية مـــن التكدس المروري :** خطوط تنظيم الانتظار خطـــوط صـــفراء أو بيضاء بطول حواف الطريق وتشمل الآتي : **مـــتقطع:** بغـــرض التقيـــيد للانتظار ، **خطا واحد متصلا :** ممنوع الانـــتظار عـــدد لا يقل مجموعها عن ٨ ساعات (**قد تكون متفرقة** خـــلال الـــيوم) **خطـــين متصلين :** لمنع الانتظار لمدة لا تقل عن ٨ ســـاعات متصلة في اليوم ، **تقييد عملية الشحن والتفريغ :** خطوط صـــفراء مـــتعامدة علـــى الرصيف ، **تحديد أماكن الانتظار :** تحدد بأركـــان بيضاء وخطوط عرضية لحدود مكان الانتظار ، **وصندوق التقاطعات:**

عـــبارة عـــن مـــستطيل مرسوم باللون الأصفر داخل التقاطع وبه تشير سمبوكسة لمنع الدخول إلى منطقة التقاطع إلا إذا كان المخرج المقابل خاليا من المركبات.

٣- **العلامـــات المرورية :** ويمكن تصنيف اللافتات المرورية إلى ثلاثة أقسام من حيث وظائفها : العلامات التحذيرية العلامات الإرشادية ، علامات الإلزام .

٤- **عـزل مـسارات بعض مستخدمي الطرق** : مثل مسارات للسيارات مشاة (ممرات المشاة) ومسارات للنقل الثقيل ، وحارات للتاكسي .

٥- **إشـارات المرور الضوئية** : اللون الأحمر كقوف إلزامي الأصفر: استعداد للانطلاق ، الأخضر : انطلق إذا كان الانطلاق أمنا .

المـصدر : مصطفى بيلى ، المرور (تنظيم سريان المرور) ، جمهورية مصر العربية : وزارة الداخلية _ أكاديمية الشرطة _ كلية الشرطة ، ١٩٩٣ ، ص ٦٣.

(*)**المعـرفة المحدودة للتعامل مع المتفجرات**: تختلف المتفجرات شكلا وتكويـنا باخـتلاف الأغراض المصنوعة من اجلها باختلاف المواد الداخلـة في صناعتها . فهي على أشكال صلبة أو سائلة أو مسحوق أو عجيـنه . وتنقـسم أنواع المتفجرات من حيث سرعة تحولها إلى نوعين رئيسين : **النوع الأول المفرقعات البطيئة**: وهذا النوع يحترق ببطء نسبى تختلف سرعته من نصف متر إلى ٣٠٠ متراً في الثانية نتيجة أن المادة غنية بالأكسجين فهو يحترق طبقة بعد طبقة متحولا إلـى غـازات تدريجيا وينتج حرارة عظيمة جدا ن ولذلك لا يحدث ضـغطاً عالـيا فجائياً بل يزداد الضغط الناشئ من الغازات تدريجيا أيضا مما يجعل لهذا النوع خاصية الدفع .

ولذلك يسمى هذا النوع بالمواد المتفجرة القاذفة (الدافعة) وتستعمل في تعبئة الخراطيش الخاصة بالأسلحة الصغيرة ومن أمثلته البارود الـسلطاني والكـوردايت ويستعمل هذا النوع في الحياة المدنية في بعـض أغـراض أهمها التعدين وقطع الأحجار ، ومثال للمفرقعات البطيـئة (الكـوردايت) الشكل عيدان رفيعة أو شرائح بنية اللون ن التركيب الكيمائي مخلوط من النتروسيلولوز والنتروجلسرين ويذاب في الأسيتون .

النوع الثاني المفرقعات السريعة : هذا النوع يحترق بسرعة وتنقلب فيه عملية الاحتراق إلى موجه تفجير تتراوح سرعتها بين ٢٠٠٠ – ٨٠٠٠ متـــرا في الثانية وتسرى في المادة فيتحول فجائياً إلى الحالة الغازيـــة ، ولذلك فله قدرة على الانفجار مما يجعل له خاصية القطع ثم الدفع ويستعمل دائما لهذا الغرض ولذلك فمنه ما يستعمل في حشو دانات المدافع والقنابل كمادة TNT وهى مادة قليلة الحساسية والشكل عـــبارة عن قوالب تشبه قوالب قطن البارود إلا إنها تميل إلى اللون الأصـــفر والتـــركيب الكيميائي هو عبارة عن ثالث نترات التولوين والديناميــيت عجينـــي وهـــو يجـــدث صداع عند لمسه لامتصاص النتروجلسرين بالدم والشكل عبارة عن أصابع لونها بوني ملفوفة في ورق مدهـــون بمادة شمعية طولها ٢ بوصه واوزانها ٢ أوقية أو ٤ أوقـــية أو ٨ أوقية ويعبأ في علب كرتون تزن العلبة ٥ أرطال وكل ١٠ علـــب توضع في صندوق خشب يزن ٥ رطلا ويزيد الماء من حساسيتها ومن تأثيرها كمادة قاطعة .

المـــصدر : محمد جوهر ، الموجز في الدفاع المدني ، القاهرة بدون دار أو سنة نشر، ص٦٣.

(١٣) احمد القاضي ، أمن وسلامة المنشآت الحيوية ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٩٨ ، ص ٣٠ .

(*) **اللواء محمد غالب بكزادة** : خبير الأمن بالأمم المتحدة ، ومدير أمن جامعة الدول العربية الأسبق.

(١٤) محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، القاهرة : دار الفجر للنشر ،١٩٩٩،ص٦٠

(١٥) **شكل (٦–٢) من إعداد الباحث** : يوضح دوافع العملية الإرهابية.

(*) المقــصود بكلمـــة أيديولوجية : أن كلمة أيديولوجية قد ابتدعت في فرنــسا وهـــي تعنى علم الأفكار أو دراستها ، واستخدمت في أول الأمر لتشير إلى نمط من الفلسفة في نهاية القرن الثامن عشر وبداية القـــرن التاسع عشر ، وهكذا بقيت كلمة الأيديولوجية فرنسية لبضعة عقـــود قـــبل أن تـــصبح عالمـــية . المـــصدر : جون بلاميناتز ، الأيديولوجـــية مفاهـــيمها وتطورها في الواقع التاريخي والسياسي ، تـــرجمة إســـماعيل على سعد الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠ ، ص ١٥.

(١٦) الاقتباس من : محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، مرجع سابق ، ص ص ٣٠٢-٣٢٢.

(*) اللـــواء ســـراج الدين الروبي : عمل كنائب لرئيس المنظمة الدولية للانتربول الدولي وله العديد من المؤلفات والبحوث المنشورة .

(١٧) ســـراج الـــدين الروبي ، الاتصالات والتقارير الأمنية ، المصرية اللبنانية للطباعة والنشر ، ٢٠٠٠،ص٧٣.

(١٨) انظر الملاحق : الملحق (٦-٢) سيناريو تصوري لوسيلة الضبط لحادث .

(١٩) الموسوعة السياسية ، " البيئة" ، الجزء الأول ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،١٩٨٥ ، ص٦٣٠.

(٢٠) احمـــد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التـــشريعات الوطنـــية والاتفاقـــيات الإقليمـــية والمعاهدات الدولية الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨، ص٢٢

(٢١) قـــام الـــباحث بتجميع هذه المصطلحات من قانون البيئة المصري رقم ٤لسنة ١٩٩٤.

(٢٢) شكل (٦-٣) من إعداد الباحث : يوضح المفاوضات البيئية ووظائفها الأساسية .

(٢٣) محمد يوسف طه ، مصطفى عبد الحافظ ، دور نظام إدارة معلومات مرور السفن بخليج السويس في حماية البيئة ، الاسكندرية :المجلة العلمية ، الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٥ ، ديسمبر ٢٠٠٠ ، ص ١.

(*)مميزات وعيوب البدن المزدوج : المميزات : وهى احتمال التسرب الزيتي اقل عند التصادم أو الجنوح والبدن المزدوج له أهمية عند تداول البضائع خاصة ناقلات المنتجات البترولية حيث قيمة البضائع وثمنها مرتفع ويمكن تفريغ البضائع بسهولة وغسيل الصهاريج في اقل وقت ومجهود ، وأيضا يقلل من الرواسب المتبقية داخل الصهاريج حيث أن جميع الأعمدة والدعامات صممت داخل صهاريج الصابورة وبذلك تكون صهاريج البضائع بدون عوائق ، وان البدن المزدوج يحتاج إلى حرارة اقل عند الاحتياج لتسخين صهاريج البضائع وغسيل اقل لصهاريج البضائع ينتج عنه نسبة اقل من تبخير غازات البضائع ،

أما عيوب البدن المزدوج : وهي يحتمل تسرب زيت من صهاريج البضائع إلى صهاريج الصابورة المجاورة مما يسبب وجود غازات خطيرة داخل صهاريج الصابورة قد تؤدى إلى الوصول لنقطة الانفجار ، تراكم الطمي داخل القاع المزدوج نتيجة لتزاحم الأعمدة والدعامات بداخلة وبالتالي قد يتطلب غسيل لصهاريج الصابورة وصعوبة تغيير أي خط أو صيانته داخل صهاريج الصابورة وهناك مشاكل اتزان وخاصة للناقلات المصممة بدون قواطع طولية في صهاريج البضائع لوجود سطح حر .

المصدر : طارق صالح حسنى البدن المزدوج لناقلات النفط إيجابياته وسلبياته الاسكندرية :مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٨ ديسمبر ٢٠٠٣ ، ص ١٤ .

(٢٤) طارق صالح حسنى ، البدن المزدوج لناقلات النفط إيجابياته وسلبياته مرجع سابق ، ص ١٢.

(*) من إحصائيات بنك معلومات النقل البحري المصري على سبيل المثال وليس الحصر منذ عام ١٩٩٠ حتى عام ٢٠٠٠ كان إجمالي عدد الحوادث البحرية بخليج السويس ١٢٦ حادثة ، وعلى ترتيب السنوات ١١،١١،١٦،١٦،١٩،١٢،١٥،٦،٨،٥،٧ .

(٢٥) جمال غلوش ، محمد يوسف طه، مصطفى عبد الحافظ ، إدارة عمليات البحث والإنقاذ البحري بشمال البحر الأحمر : توظيف خدمات مرور السفن بتطبيق نظام إدارة الحادثة ، ندوة إدارة الكوارث البحرية المنعقدة في ٥-٩مارس ٢٠٠٢ الموافق ٥-٩ذو القعدة ١٤٢٢ جامعة الملك فهد للبترول والمعادن ، تنظيم المديرية العامة لحرس الحدود وزارة الداخلية ، الظهران ، المملكة العربية السعودية .

(*)**الدكتور ربان / جمال احمد محمد غلوش** الأستاذ بكلية النقل البحري عميد كلية النقل البحري ورئيس قسم الدراسات العليا البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(*)**الجمعية العربية للملاحة** : تعتبر إحدى الجمعيات الأهلية (غير الحكومية) وقد تم تأسيسها في ٣٠ أغسطس عام ١٩٧٨ وفقا للقانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦٤ والمعدل رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الجمعيات والمؤسسات الخاصة ، وكما أن الجمعية عضو في الاتحاد الدولي لجمعيات الملاحة ومقرها الرئيسي في مدينة الإسكندرية .

(*) الجهات التي حضرت الندوة : هيئة قناة السويس ، والتفتيش البحري بالسويس ، شركات البترول ، الشركات الملاحية ، وهيئة مواني البحر الأحمر ، هيئة بورسعيد ، الجمعيات الأهلية بمجال البيئة.

(*)قد حضر الندوة : كم من العاملين في مختلف الجمعيات الأهلية وهيئة موانى البحر الأحمر ومتخصصين من القوات البحرية المصرية ومن هيئة قناة السويس ومحافظة البحر الأحمر والهيئة العامة للمصايد والأسماك والمنظمات الأهلية الغير حكومية العاملة في مجال الحفاظ على البيئة البحرية ومجال شئون البيئة التابع لمحافظة البحر الأحمر ومندوبين عن جمعية الصيادين وممثلو أندية الغطس والغوص والرياضات البحرية والمائية وجهاز السياحة والأعلام .

(٢٦) **مقابلة الباحث** اشرف سليمان : **مع الدكتور ربان جمال احمد** محمد غلوش **بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣ .**

(٢٧) **شكل (٦-٤) من إعداد الباحث** : يوضح استراتيجيات العدالة الاجتماعية لمفاوضات الإعاشة .

(*)**الربان احمد حافظ عبد المنعم** : نائب رئيس مجلس إدارة جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية ، ويشغل منصب مساعد عميد برامج السلامة البحرية لشئون التدريب بعمادة الدراسات التأهيلية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(*) **الدكتور جمال الدين احمد مختار** : رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ورئيس الاتحاد الدولي للجامعات البحرية .

(٢٨) انظــر الملاحــق : **الملحق** (٦-٣) وثيقة : : توضح اهتمام رئاسة الأكاديمية برعاية ضباط ومهندسين البحرية التجارية .

(*) الجهــات التــي ســوف تحضر مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل :

_ وزير النقل المصري حضور الجلسة الافتتاحية

_وزارة القوى العاملة في جمهورية مصر العربية .

_منظمة العمل العربية

_منظمة العمل الدولية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

_الشركات الملاحية

(٢٩) **مقابلــة الباحث** اشرف سليمان : مع **الربان** احمد حافظ عبد المنعم بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥.

(*) **الــولاء الوطنــي :** يرتبط مفهوم الولاء الوطني بالمفاهيم المرتبطة بمفهوم الأمن القومي للدولة لان هذا المفهوم يؤدى إلى بناء المقومات الــسيكولوجية داخل الفرد من خلال بث أسس الانتماء الوطني عن طــريق وســائل مدروسة بواسطة المصلحة القومية التي تسعى إلى تحقــيق غايات الفرد واحتياجاته ، ويقابل هذا المفهوم مفهوم سياسة الدولـــة لان هذا المفهوم من المفاهيم المرتبطة بالأمن القومي والذي عن طريقة يتحقق الغاية القومية للدولة بما تحوى من أفراد باعتبارهم ثروة قومية .

(*) القرارات الوزارية الخاصة بإنشاء وتطوير وزارة القوى العاملة:

□ قــرار رئــيس الجمهــورية رقم ٧١ عام ١٩٦٢ بمسئوليات وتنظيم وزارة العمل.

- قـــرار رئيس الجمهورية رقم ١٢٠١ عام ١٩٦٤ بمسئوليات وتنظيم وزارة العمل .
- قـــرار رئـــيس الجمهورية رقم ٧٥٧ عام ١٩٧٢بمسئوليات وتنظيم وزارة القوى العاملة.
- قـــرار رئـــيس الجمهورية رقم ١٦٥ عام ١٩٧٩بمسئوليات وتنظيم وزارة القوى العاملة والتدريب.
- قـــرار رئـــيس الجمهورية رقم ١٦٥ عام ١٩٩٦ بمسئوليات وتنظيم وزارة القوى العاملة والهجرة.

المصدر : منشورات وزارة القوى العاملة والهجرة .

(٣٠) **مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل** بقاعة الدكتور جمال مخـــتار بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ١٤- ١٥ مـــارس ٢٠٠٦ تحـــت رعايـــة وزير النقل المصري ، الورقة البحثية رقم ٦ .

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

٧ـ النتائج والتوصيات

وتشمل النتائج والتوصيات على محاولة تحقيق أهداف الدراسة في إظهار دور المفاوضـــات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وسوف نعرض لنتائج وتوصيات هذه الدراسة التي تم إعدادها في ستة فصول.

تنقسم النتائج والتوصيات إلى جزئيين :

الجزء الأول النتائج :

وتحـــتوى النـــتائج على الإطار التحليلي الشامل لمحور الدراســـة الذي اشتمل على **الاتجاهات والمداخل النظرية** ، **ونتائج المصطلحات والمفاهيم** ، **والنتائج البحثية** ، .أما الجزء الثاني **التوصيات** وتعتبر بمثابة مجموعة التوصـــيات التـــي يمكـــن أن تضع حدودا لدراسة القضايا الخاصة بدور المفاوضـــات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك بما يتوافق مع أهداف الدراسة.

١.٧ النتائج :

تعتبـــر دراســـة دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري من الدراسات الإستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعية والبحرية التي تخصصت في جانب معين من المجتمعات ، وبالتحديد في المجتمع البحري وبالتالي قـــد حدث دمج بين الدراسات الاستراتيجية في بعدها الاجتماعي بواسطة الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع وبين الدراسات البحرية ، ومن خلال هذه الدراســـة قـــد تـــم التعـــرف على مجموعة من المصطلحات والمفاهيم ، والمداخل النظرية ، وسوف نعرض لكل منهم على النحو التالي :

أ. الاتجاهات والمداخل النظرية :

اعتمدت الدراسة على اتجاه **السوسيولوجيا الاستراتيجية** من خلال الأفرع المعاصـــرة لعلم الاجتماع وأيضا من خلال **الميتاسوسيولوجيا** للبحث في العلوم البحرية ، وقد اعتمدت الدراسة على المدخل الأمني الاقتصادي في تناول الدراسات التي تختص بالمجتمع البحري .

بـ نتائج المصطلحات والمفاهيم :

أولاـ المصطلحات المركبة :

١- قد اتضح أثناء تحديد نطاق الأمن البحري **و**ارتباطه بالمجتمع البحري أن هناك مجموعة من المصطلحات المركبة **مثل :**

سمة الطبقة البحرية ، وهذا المصطلح **المركب** ارتبط بالسمات الوظيفية المهنية التي تفرع منها كافة المهن الوظيفية **للمجتمع** البحري وعلى سبيل المثال : توضيح مهام القوات البحرية **الرسمية و**المهام المرتبطة بالنقل البحري ، والذي تفرع منه مصطلحات **متعددة** مثل: **النقل المتتابع البحري والنقل متعدد الوسائط .**

٢- وارتبط أيضا مصطلح **سمة الطبقة البحرية** بالمهن الوظيفية المرتبطة بالملاحة البحرية ، والذي ترتبط بمصطلحات **أخرى** مثل : ملاحة أعالي البحار ، والملاحة الساحلية ، والملاحة **التجارية** وملاحة الصيد وملاحة النزهة .

٣- ومن جهة أخرى ظهرت بعض المصطلحات **المركبة** المرتبطة بكلمة Safety ، وتختلف حسب الإضافة اللغوية **لها مثل** Safety Net وتعنى شبكة الأمان ، وأيضا مثل : Maritime Safety وتعنى السلامة البحرية .

٤- وقد توصلت الدراسة إلى **مجموعة من** المصطلحات المركبة قد ارتبطت بالإجراءات الأمنية للسفن **والموانى وقد** وضحها الربان عصام بدوي فقد وضح مصطلح **القرصان البحري : بأنه** ذلك الفرد الذي يرتكب الجريمة البحرية تحت تهديد السلاح **ولا يعنيه** الضحية ولكنة يتخذ العنف مصدر لإتمام اغراضة الإجرامية الذي **يؤدى إلى القتل** ودائما يكون وراء هذا الهجوم أغراض مالية كسرقة أموال **السفينة أو** أموال الطاقم أو سرقة البضائع أو سرقة السفينة نفسها ومصطلح **المتسللين الهاربين :**

وهم الأشخاص الذين يتسللوا على متن السفن بغرض الهروب إلى مكان آخر أو دوله أخرى دون وجود وثائق رسمية .

ومصطلح **الإرهاب البحري** :وهو الذي يرنوا إلى العمليات التي تستهدف الهجـوم علـى الـسفن أو المواني أو المنشآت البحرية بمختلف أنواعها بواسطة أفراد تهدف إلى التخريب نتيجة أهداف ما .

٥- وهناك مصطلحات مركبه مرتبطة بمفهوم **المعلومات التفاوضية هي** : المعلومة العامة ، والمعلومة المتخصصة ، والمعلومة القيمة .

٦- ومـن النـتائج الجديرة بالتسجيل انه ينبغي عدم الخلط الفكري بين بعـض المصطلحات المركبة المتشابهة **وهى : المنظمة دولية – المنتظم دولـي** " و"**النظام دولي**"، و "**التنظيم دولي**" ، لأن لكل منهما تعريفاً لغوياً يخـتلف عن الآخر فمصطلح " **المنظمة الدولية** " لا يوجد اختلاف بينه وبـين مـصطلح "**المنـتظم الدولي**" فالمعنى الجوهري واحد لكل من المصطلحين ولا خلاف بينهما ، والتعريف المتفق عليه بين فقهاء القانون الدولي **للمنتظم أو المنظمة الدولية** هو :

تجمـع إرادي لعـدد من أشخاص القانون الدولي مترابط في شكل هيئة دائمة يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ومزود بنظام قانوني متميز، وبأجهزة مستقلة يمارس المنتظم من خلالها نشاطه لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤه . أما مصطلح "**النظام الدولي**" : هـو "مجمـوعة القـواعد القانونـية المنظمة لموضوع رئيسي معين أو المـرتبطة بإطار موضوعي محدد مثل نظم الزواج أو الملكية في القانون الداخلي ونظم الحياد أو التمثيل الدبلوماسي أو القنصلي في القانون الدولي العام .

أمـــا مـــصطلح **التنظيم الدولي** : هو مجموعة القواعد التي ترتب عمل المـــنظمات الدولـــية وتحـــدد مظاهر الاتحاد بين الدول تحقيقاً للمصالح المشتركة ولإشباع الحاجات المتبادلة بينها .

٧- وقـــد وضحت الدراسة الفرق بين المنظمة الإقليمية الشاملة والمنظمة الإقليمية المتخصصة باعتبارهم مصطلحات مركبة .

وبالتالـــي **فمصطلح المنظمات الإقليمية الشاملة** هي : " تجمعات إقليمية تضم مجموعة من الدول المتجاورة المتضامنة، التي تعمل من أجل حفظ الـــسلم والأمـــن الدوليـــين ، ودعـــم الـــتعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعـــية وغيرها . أما **مصطلح المنظمات الإقليمية المتخصصة** : هي المنظمات التي تكون قاصرة على مجموعة معينة من الدول ويكون ذلـــك راجعاً إلى طبيعة الأهداف المتخصصة التي قامت المنظمة لتحمل مسئولياتها .

٨- ومـــن المـــصطلحات المـــركبة التي توصلت إليها الدراسة مصطلح **المنظمة العالمية الشاملة** : هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمـــية فـــي شـــكل هيئة دبلوماسية ذات اختصاصات شاملة تسعى من خلالها لوضع معايير لتنظيم المجتمع الدولي .

أما **مصطلح المنظمة العالمية المتخصصة** : هي تجمع إرادي للدول على مخـــتلف الـــنطاقات العالمـــية في شكل منظمة دبلوماسية متخصصة في مجالات محدده تستمد شرعيتها من الهيئة الدبلوماسية العالمية الشاملة .

٩- وقـــد أظهرت الدراسة مصطلح مركب جديد في الميدان البحثي وهو مـــصطلح **الوســـاطة الدبلوماســـية المتخصصة** وهو الذي يتم من خلاله إجراء المفاوضات الدبلوماسية في المجالات المتخصصة من اجل تحقيق أهـــداف معيـــنة ويـــرتبط هـــذا المصطلح بالمنظمات الإقليمية والعالمية

المتخصصة أو يرتبط بممارسة العمل الدبلوماسي المتخصص على النطاق الوطني .

١٠- وقد أظهرت الدراسة بعض المصطلحات المركبة التي ترتبط بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية مثل : أمن المنشأة البحرية السلامة والصحة المهنية ، منع الحريق والمساهمة في مكافحتها المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية .

١١- وقد تناولت الدراسة بعض المصطلحات المركبة المرتبطة بالمفاوضات البيئية مثل : البيئة البحرية وتلوث البيئة ، تدهور البيئة حماية البيئة ، وشبكات الرصد البيئي ، تقويم التأثير البيئي والكارثة البيئية والتلوث المائي .

ثانيا. المصطلحات الفردية :

ومن جهة أخرى فقد أظهرت الدراسة المصطلحات الفردية :

١- قد توصلت الدراسة أن كلمة **أمن** تعتبر كمصطلح فردى حينما تعنى الاطمئنان وعدم الخوف ، وأيضا كلمة **Safety** باللغة الإنجليزية وتعنى أمان أو سلامة ويمكن تحديد معناها حسب المصطلحات المركبة المرتبطة بها .

٢-وقد أظهرت الدراسة أن مصطلح " **دبلوماسية** " وصفة **الدبلوماسي** اخذوا في التداول اعتبار من نهاية القرن الثامن عشر وخاصة بعد مؤتمر فيينا عام ١٨١٥ (للتمثيل الدبلوماسي) ، حيث تطور هذا المصطلح ليشمل تسيير العلاقات السياسية ما بين الدول وإدارتها ، وكل ما يتعلق بها ، ثم تداول مصطلح " الدبلوماسية " واصبح عرفاً دولياً مستخدماً في الممارسة العملية في كافة مستويات المجتمع الدولي .

٣- وقد وضحت الدراسة أن بدايات ظهور مصطلح " **استراتيجية** "

ارتـبط بالفكر العسكري خلال حقبات تاريخية وقد توصلت الدراسة على هـذه النتـيجة مـن خـلال الـبحث فـي التاريخ العسكري للمؤرخين والاستراتيجيين العسكريين وصولا إلى الفكر الحديث الذي جعل من تلك المصطلح مفهوم ذات أبعاد متعددة ومتخصصة .

٤- وقـد توصـلت الدراســة أن مصطلح **التوافق** يستخدم للإشارة إلى العملـية التـي من خلالها يُكون الفرد **علاقة** منسجمة وصحية مع بيئته الاجتماعـية ، حيث أن التوافق هو عملية من التكيف الاجتماعي يقتضي مـن الـشخص حـين يواجه مشكلة أو صراعاً أن يغير اتجاهاته ليوائم الجماعــة التـي يعيش في كنفها ، والتوافق هو بمثابة حرفة Vocation يعتمد ممارستها على البناء النظري لجزء معين من المعرفة أو العلم كما يعـتمد على القدرات الذاتية المصاحبة لهذا الفهم والتي يستخدمها الإنسان في شئونه العملية الحيوية والمهنية .

٥- وقـد وضحت الدراسة أن هناك **مصطلحات** فردية مرتبطة بمفهوم **المعلومات التفاوضية** وهذه المصطلحات هي : البيانات والمعلومات.

٦- وقـد أظهـرت الدراسة أن مصطلح **التنظيم** في العمليات التفاوضية يعنـى التخـصيص وتقـسيم العمــل مــن خلال التنسيق بين الخبرات المتخصــصة مــن اجل ما ترنو إلية العملية التفاوضية ، وأيضا أظهرت الدراســة أن مصطلح **التخطيط** في العمليات التفاوضية يعنى الاستراتيجية التي يتم اتباعها أثناء التخطيط للعملية التفاوضية.

٧- وتوصلت الدراسة أن مفهوم أمن المعلومات يرتبط **بمصطلحات فردية** هي : التهديد ، المخاطر والهجمات .

٨- وقـد أوضــحت الدراسة أن **التحكيم** يعتبر من المصطلحات الفردية

المرتبطة بالتفاوض" والذي عرفته **المحكمة الإدارية العليا المصرية"** بأنة اتفـــاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة .

٩-ويعتبـــر أيضا **التوفيق** من المصطلحات المرتبطة بالتفاوض وبالتحديد فـــي المجـــال التجاري والإداري ويعنى الوصول إلى تحقيق التقرب في وجهات النظر دون أن يمتد دوره إلى اقتراح لحل نزاع ما والتوفيق بهذا المعنى يختلف اختلاف كلي عن التحكيم الذي يسعى لتسوية نزاع قائم بين الأطراف .

ثالثاً- في مجال المفاهيم :

قد وضحت الدراسة مجموعة من المفاهيم على النحو التالي :

١-أن مفهـــوم **الأمان المعنوي** يدخل في نطاق المفاهيم ، وليس في نطاق المـــصطلحات المركبة لانه يرتبط بمجموعة من المفاهيم مثل : العاطفة ، والهـــدوء ، والمواطـــنة ، والتعاون ، والتماسك ، والتواضع وغيرها من المفاهيم المتعددة .

٢- وهـــناك مفاهـــيم تـــرتبط **بكلمة أمن** حينما يعبر عن وسائل الضبط المـــرتبط بوســـائل التحكم مثل مفاهيم : السيادة ، والمسؤولية ، والهدف والتنـــبؤ ، والتخطـــيط ، والتنظـــيم ، والحماية ، والارتباط ، والانتشار وغيـــرها مـــن المفاهيم ، وهناك مفاهيم أمن مركبة مثل : **الأمن القومي والأمن الإقليمي ، والأمن العالمي .**

٣- وقـــد توصلت الدراسة أن الأمن حينما يعبر عن هدف أمني محدد أو متخصص مثل الأمن القومي فهو يعتبر مفهوم نسبي يرتبط بمجموعة من المفاهيم يطلق عليها مستويات الأمن هي :

انعدام الأمن خلخلة الأمن والأمن المتوازن ، والأمن بعد المتّوازن وإنما لا يستطيع الوصول إلى مرحلة **الأمن الشامل أو المطلق .**

٤-أن **مفهـوم الأمن البحري** الذي ارتبط بمجال النقل البحري قد تداول أساســا بواسطة مجلس الأمن البحري (MSC) Maritime Security Council مــنذ تأسيــسه عام ١٩٨٨ والذي كان يهدف إلى تأمين النقل البحري بجميع أنواعه ضد عمليات الإرهاب والقرصنة والسرقة والسطو المــسلح وتهــريب الــسلاح والمخــدرات وغيرها من المهام إلا أن هذا المجلــس كــان يباشر أعماله بدون تقنيين دولي على الرغم من عضوية المنظمة البحرية الدولية IMO بتلك المجلس .

٥- ومن نتائج الدراسة التي ارتبطت بالمفاهيم أن مجال النقل البحري قد استخدم في البعد الأمني الخاص بالأمن على متن السفن والمواني **مفهوم الأمــن البحري** ، وهذا المفهوم يعتبر مفهوم شمولي على كافة المجالات في المجتمع البحري بما يحوى من قوات عسكرية بحرية ونقل بحري ، وبالتالــي فاصبح هناك خلط واضح في تعميم مفهوم الأمن البحري على مجــال الــنقل البحري ، ويجب أن يتواجد مفهوم متخصص لتلك المجال وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

٦- وقد توصلت الدراسة أن **مفهوم الأمن العسكري البحري** هو فرع من فــروع الأمــن العسكري أو الحربي ويرتبط بمفهوم الأمن القومي على مــستوى الدولــة أو على مستوى الأحلاف العسكرية العالمية أو القوات العــسكرية للمنظمات الدولية على غرار الأمم المتحدة ويدخل في مهامه أمور تتعلق بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني ، وبالتالي فان مهام الأمن العــسكري البحري تجاه النقل البحري والمواني هي مهام مرتبطة بالأمن القومي أو الإقليمي أو العالمي .

أما **مفهوم الأمن الاقتصادي البحري** هو مفهوم يرتبط بجوانب وقائية من مخاطــر محددة مثل : الإرهاب البحري ، والقرصنة البحرية والتسلل ، والهجــرة غير الشرعية ، والتهريب والجريمة البحرية المنظمة بوجه عام

وهـذه العمليات تؤثر على المجالات الاقتصادية والتجارة الدولية ، ولهذا السبب قد وضحت المدونة الدولية لأمن السفن والموانـي ISPS Code إنها لا تنطبق على السفن أو الوحدات البحرية الحربية .

٧- وقد حاولت الدراسة أن تضع تعريف **لمفهوم الأمن العسكري البحري** بأنـة " الإجراءات التي تتخذها القوات البحرية بكافة فروعها وأجهزتها لحمايـة الدولة من أي عدوان أو تجسس أو ترصد أو تخريب مع توفير الحماية للمنشآت البحرية الثابتة والمتحركة من هجمات العدو التخريبية ، ومقاومـة أعمـال العمليات الغيـر مشروعة مثل الإرهاب والقرصنة والتهريب والمساعدة على حماية البيئة البحرية .

٨- ومـن النـتائج المـرتبطة بالمفاهيم والتي توصلت إليها الدراسة أن **القـوات البحرية المصرية** قد استحدثت **مفاهيم معاصرة** ارتبطت بمفهوم الأمـن العسكري البحري والذي كان يرتبط بمفهوم أساسي وهو **مفهوم المهـام الدفاعية العسكرية** ولكن في الوقت الراهن اصبح يرتبط **بمفاهيم مستحدثة** وهي :

مفهـوم المهـام الاقتـصادية وارتبط هذا المفهوم بمكافحة الهجرة غير الشرعية والتهريب بمختلف أشكاله والسطو المسلح والإرهاب التي يمكن أن يتعـرض لها وسائل النقل البحري الثابتة والمتحركة ؛ **مفهوم المهام الإنـسانية** : وتـرتبط بالإنقاذ والإغاثة ومواجهة الكوارث **مفهوم المهام الـسياسية** : والـذي يـرتبط بتدعـيم توثيق التعاون مع دول المجاورة والتدريبات المشتركة والزيارات الروتينية الرسمية وغير الرسمية .

٩- وقـد وضـحت الدراسة أن **مفهوم السياسة العسكرية** يعتبر مفهوم ثنائـي التـركيب ، وذلـك مـن خلال اندماج الفكر السياسي مع الفكر العـسكري وأيضا نتيجة اندماج الاستراتيجيات السياسية المتخصصة مع

الاسـتراتيجية العـسكرية ، ولهذا السبب يأخذ مفهوم السياسة العسكرية اهـتمام العلوم السياسية والعلوم العسكرية وذلك من خلال سياسة الدفاع Defense Policy وهـي الـسياسة التي تهدف إلى رسم وتطوير كافة الوسائل الكفيلة بتأمين الحفاظ على السيادة الوطنية ، وقد ارتبطت سياسة الـدفاع بمفهـوم سياسة التسلح من خلال الخطط التي ترسمها الدولة من اجـل تـزويد قـواتها المسلحة في زمن السلم بأحدث الأسلحة والمعدات وتأمـين الحاجات التسليحية لتلك القوات ؛ وقد وضحت أيضا الدراسة أن مفهوم السياسة العسكرية يرتبط **بأهداف أساسية هي :**

رصد العدو الخارجي ، ورصد الخصم الداخلي ، والاستراتيجية العسكرية للدولـة ، وتجهيـز ودعـم القـوات المـسلحة ، ودراسة وضع الدولة الاقتصادي .

١٠- وقـد توصلت أيضا الدراسة إلى **مفهوم الدفاع الوطني** وهو مجمل التدابيـر والتنظيمات العملية التي تستهدف حماية الوطن وتشكل التجسيد العملـي لنظرية الأمن التي تتبناها أمة من الأمم وقد ارتبط هذا المفهوم بمفهـوم الـسر وهـو كل ما يجب التكتم حوله ومنع وصوله إلى العدو وعملائـه بغايـة الحفاظ على الأمن القومي وحتى يتحقق هذا المفهوم قد ارتـبط بمجموعة من التدابير **أهمها** : تدابير الحفاظ على أسرار الدفاع الوطنـي ، وتدابير القوات المسلحة للحفاظ على السرية وتدابير واجبات القيادات إزاء مسالة السرية وتدابير واجبات الفرد إزاء مسألة السرية .

١١- أن **مفهوم الاستراتيجية القومية** يعتبر مفهوم استراتيجي يربط بين السياسة العسكرية في الدولة وبين السياسة القومية من خلال مجموعة من الاستراتيجيات المتخصصة من اجل تحقيق الهدف القومي.

١٢-قـد حاولـت الدراسة تغير نطاق مصطلح الاستراتيجية إلى مفهوم

متخـصص يرتبط بكافة المجالات المتخصصة عن طريق اقتراح تعريف محـدد لـه **"بأنها المهارة في التخطيط الذي يهدف إلى محاولة تحقيق اقرب الأهداف التي يرنوا إليها مجال من المجالات المتخصصة".**

١٣- أن **مفهوم المعلومات التفاوضية** هو بمثابة بيانات وحقائق خطية أو كلامـية أو صوتية أو رمزية ويعتبر عملية تتغير بشكل مستمر ويرتبط بالاتصال واللغة وله علاقة وثيقة بمجموعة من المفاهيم هي :

تـشويش المعلـومات ، غمـوض المعلـومات ، سـرية المعلـومات والمعلـومات السلبية ، المعلومات الإيجابية ، خلخلة المعلومات ، أمـن المعلـومات ، تدفـق المعلـومات ، والمعلـومات المعلنة ، واقتصاديات المعلـومات ، مـصادر المعلـومات ، تقارير المعلومات ، التقارير غير المجدولة .

١٤- أن مفهـوم **القـيادة التفاوضـية** يعبـر عن عملية استثارة للجهود المـشتركة التـي تتم من خلال التفاعل الإيجابي بين الأفراد بحيث يمكن متابعة الجهود لبلوغ الأهداف التفاوضية ، وهى المبادأة في خلق التفاعل للبيـئة التنظيمـية كجـزء مـن عملية حل العملية التفاوضية من خلال إجـراءات جديـدة لـبلوغ الأهداف التفاوضية لان القيادة هي بمثابة قوة اجتماعية موجهة نحو تحقيق الأهداف .

١٥- ومفهوم **القائد التفاوضي** يعبر عن الفرد المناط به توجيه الفعاليات فـي الموقـف التفاوضـي باعتباره أحد فريق المفاوضات وهو الشخص القادر في التأثير على فريق المفاوضات الأخر من اجل بلوغ هدف معين في موقف تفاوضي معين .

١٦- قـد وضحت الدراسة أن **خبير المفاوضات** يجب أن ينميَ مجموعة مـن الـسمات النفـسية والاجتماعية ترتكز على مجموعة من المفاهيم

المــركبة التــي تساعده على احتواء المواقف وهي: فهم طبيعة الآخرين والتوازن الفكري ، التلقائية المتوازنة ، **المشاعر** الصادقة محبه الآخرين ، المحايدة في القرار ، الجدية والالتزام ، **والحسم في التوقيت** المناسب ، التجديد الفكري المستدام ، القدرة على التحليل القدرة على ضبط النفس ، الأمانة وعدم الاختراق ، الابتعاد عن العدائية ، والبساطة ، وعدم التكلف ، التكييف والاندماج .

١٧- مــن المفاهيم التي توصلت إليها **الدراسة من** خلال الجانب الميداني للمقــابلات وبالــتحديد مــع **الدكتور ربان احمد كسار هو مفهوم تبادل المعلومات** وخاصة في المجال الملاحي حيث **أن** هذا المفهوم يلعب دوراً جوهــريا فــي تطبيق السلامة والأمن **الملاحي** ، ومن خلال هذا المفهوم يمكن استخدام المعلومات بأسلوب سلبي **أو إيجابي** .

١٨- أن **مفهــوم حرب المعلومات البحرية يرتبط** بأمن وسلامة الملاحة ويعتبــر من المفاهيم التي ترتبط باستخدام **المعلومات** بجانبها السلبي وقد وضح الدكتور ربان احمد كسار بان **هناك نوعين لهذا** الجانب السلبي :

النوع الأول : تسريب المعلومات : ويتم هذا **النوع** سواء عن طريق **عدم القصد** نتيجة عدم الخبرة في تداول المعلومات **من** خلال الأفراد أو **بقصد** مــن خلال التنسيق مع عصابات الإجرام **المنظم** نتيجة انخفاض مستوى المعيشة **والحاجة إلى الأموال** .

أمــا النوع الثاني : هو الاختراق المعلوماتي : ويقصد به الحصول على المعلومات من خلال الأجهزة المعلوماتية **بطرق غير مشروعه عن طريق** التجسس أو الاختراقات المعلوماتية.

١٩- ويعتبر **مفهوم أمن المعلومات** من الزاوية **الأكاديمية** هو العلم الذي يــبحث نظريات واستراتيجيات توفير الحماية **للمعلومات** من زاوية تقنية

مـــن حـــيث الوســـائل والأدوات والإجراءات اللازمة لتحديد التهديدات والمخاطـــر التي تمارسها الاختراقات ، وبالتالي فان أمن المعلومات هو توفيـــر الـــضمان للمعلومات من الأخطار وتعزيز تدابير الحماية السرية والـــسلامة لمحـــتوى المعلـــومات ، ومكافحـــة أنشطة الاعتداء عليها أو اســـتغلال نظمهـــا في ارتكاب الجرائم . لان هذا المفهوم يرتبط بمفاهيم متعددة مثل : الجرائم الإلكترونية،، والإرهاب المعلوماتي .

٢٠- قـــد توصلت الدراسة إلى مجموعة من المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضـــية **مـــثل مفاهـــيم** : القـــيادة التفاوضية ، التقدير التفاوضي المعايير التفاوضية ، أبعاد القرارات التفاوضية الجماعية ، عوامل التأثير التفاوضـــي ، خبيـــر المفاوضـــات ، تنمية السلوك التفاوضي القياس التفاوضي .

٢١- وقـــد توصـــلت الدراسة إلى **مفهوم سلطان الإرادة** ، والذي ارتبط بالتحكـــيم لأنه وسيله مثالية لا يخضع للقسر ، وإنما بالرضاء الكامل بين الأطـــراف مـــن خـــلال الإرادة الذاتـــية ، ولهذا السبب فان الأفراد أو المؤســـسات تفضل في الوقت الراهن المثول أمام التحكيم من اجل تحقيق مصالحهم وبإرادة ذاتية .

رابعا- النتائج البحثية :

١-أن بدايات التفكير البحثي في وضع قواعد وإجراءات دولية للأمن على مـــتن الـــسفن والمواني عالميا ترجع أساسا إلى **باحث مصري هو الربان عـــصام بـــدوي** ، وقد تناول ذلك أثناء إعداد رسالة الماجستير والتي كان موضوعها " الإجراءات الأمنية على متن السفن " والتي تم مناقشتها عام

١٩٩٩ في الجامعة البحرية الدولية في السويد وهذه الجامعة معروف إنها تابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO ، وقد تناولت الرسالة إطار تصوري عـن تلك القواعد وبالإضافة إلى ذلك وضعت توصيات بضرورة وضع قـواعد وإجـراءات أمنـية للسفن والموانى وان تتولى المنظمة البحرية الدولية صياغة هذه الإجراءات.

وبالتالـي أصـبحت تلك الرسالة من الرسائل العالمية التي استفادت منها المـنظمة البحـرية الدولـية وخصوصا أن تلك الرسائل التي تناقش في الجامعة البحرية الدولية تضع قواعد لرسائل الماجستير أن الجامعة يمكن أن تستفيد من تلك الرسائل لخدمة المجتمع البحري عالميا وبالتالي فاغلب الإجـراءات الأمنـية على متن السفن والموانى التي صدرت في مدونة ISPS بعد أحداث ١١ سبتمبر كانت متضمنة بعض الإجراءات الأساسية التي اقترحها **الربان عصام بدوي والتي عرفها بأنها** " مجموعة إجراءات يتخذها ملاك ومشغلي وإداري السفن وإدارات تجهيزات الميناء ومنشآت أعمال الحفر والتنقيب بالبحر

وأي هيـئات بحـرية أخـرى من اجل الحماية من الإرهاب والتخريب والمتـسللين والمهاجرين غير القانونيين وطالبي اللجوء السياسي وجرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والمنشآت البحرية الأخرى " .

٢- ومـن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن السمة البحرية التجارية يمكـن أن تتغيـر إلـى السمة العسكرية الحربية حينما يتم تعديل السفن الـتجارية إلـى سـفن تجارية مسلحة دفاعيا ، ويمكن أن تتحول الفئات الوظيفية من سمات ضباط بحرية تجارية إلى السمة العسكرية بعد التطوع فـي القـوات البحـرية المسلحة ويتم إعطائهم رتب تتناسب مع زملائهم

العسكريين ، وبالتالي فتتحول السمة التجارية البحرية الاقتصادية إلى السمة العسكرية الحربية وهذه النتيجة توصلت إليها الدراسة من خلال البحث في تاريخ البحرية الملكية البريطانية .

٣-وقد توصلت الدراسة من خلال التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومة المعاصر والذي بلورها **عالم الاجتماع النيوزلندي " كيفين كليمينتس** عام ١٩٩٠ بان دراسات الأمن يجب أن يتم تناولها من خلال **اتجاهين أساسيين** هما :

الاتجاه الأول : الاتجاه الواقعي :

ويعتمد على التنظيمات الأمنية والعسكرية المتخصصة والتي يطلق عليها **الاتجاهات** الاجتماعية العسكرية Military Sociological Trends .

أما الاتجاه الثاني : الاتجاه المثالي :

فيعتمد على التنظيمات ذات الإبعاد السياسية والاقتصادية والاجتماعية **وغيرها .**

٤- **أن أول من** استخدم تعبير "الدراسات الاستراتيجية" **هو المفكر الاستراتيجي الإنجليزي السِتير بوخان في عام** ١٩٥٨ **حيث أظهر حقيقة** جوهرية بان الدراسات الاستراتيجية تعتبر اكثر شمولا واقرب صله **للدراسات** السياسية عن الدراسات الحربية والدفاعية لتناولها الأبعاد **الاجتماعية** والاقتصادية وانعكاساتها على الأمن الدولي بكافة مستوياته **الوطنية والإقليمية** والعالمية ضمن **إطار التفاعل بين المعطيات السياسية المتخصصة** والمقدرة الحربية **والنتائج الاقتصادية والاجتماعية ، ومنذ ذلك الحين** شاع استخدام مصطلح الدراسات الاستراتيجية في أرجاء **العالم .**

٥- **أن** المفكر الاستراتيجي المصري **الدكتور لواء زكريا حسين احمد قد** وضح **مفهوم الاستراتيجية القومية** عام ١٩٩٢ **بأنه مفهوم منهجي يرتبط**

بسلوك الدوله ، ويوازن قدراتها المختلفة لتحقيق الهدف القومي وان هذا المـنهج تحـدده الرئاسة العليا في الدوله التي تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت السلم والحرب.

٦- أن **المفاوضـات** يرجع تواجدها إلى القرن الثامن عشر وخاصة بعد مؤتمـر فيينـا عام ١٨١٥ للعلاقات الدبلوماسية ، ونتيجة لذلك كان لعالم **الاجـتماع الألماني ماكس فيبر** في أواخر القرن التاسع عشر الفضل في أول صـياغة للتنظيمات الدولية من خلال فكرة الجماعة التضامنية والتي أثمـرت إلـى تأسيس عصبة الأمم عام ١٩٢٠ ، ولكن نتيجة للانقسامات والحروب قد فشلت هذه المنظمة ، ولهذا السبب ظهر اتجاه سوسيولوجي يطلق علية السوسيولوجيا الاستراتيجية قد تبنى تأسيس علم البوليمولوجيا (علم الحروب والصراعات) والذي حاول دراسة الحروب والصراعات دراسـة موضـوعية باحثا عن أشكالها واسبابها ولكن هذا العلم لم يقابل نجاحا نتيجة عدم القدرة على إيقاف الحروب والصراعات . ثم تيقظ مره **أخـرى المجـتمع الدولي إلى أفكار ماكس فيبر لفكرة الجماعة التضامنية حتـى أثمـرت هذه الأفكار السوسيولوجيه إلى تأسيس منظمة دولية هي** الأمم المتحدة والتي تم تأسيسها عام ١٩٤٥ .

٧- ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن **التحكيم الدولي** بدأ التطلع إلـية مـنذ مؤتمر السلام الدولي الثاني بلاهاي عام ١٩٠٧ بان **التحكيم الدولـي** "هـو تسوية للمنازعات بين الدول بواسطة قضاة من اختيارها وعلى أساس من احترام القانون وان اللجوء إلى التحكيم ينطوي على تعهد بالخضوع للحكم بحسن نية .

٨- ومنذ تأسيس الأمم المتحدة بدا **اتجاه السوسيولوجيا الاستراتيجية** في تطوير علم العلاقات الدبلوماسية نتيجة لتوافر الاتفاقيات ومشاريع القوانين التي تحدد العلاقات الدبلوماسية والعلاقات الدولية وخاصة بعد اتفاقية فيينا

للعلاقــات الدبلوماسـية عــام ١٩٦١ ، وبالتالــي تطــور علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية ويرجع الفضل إلى ظهور تلك العلم إلــى **عالم الاجتماع الفرنسي ريمون آرون** في عام ١٩٦٦ والذي قام بــبلورة وصــياغة واســتخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولــية ممــا أدى إلــى النهوض بعلم العلاقات الدولية من اجل تسوية المنازعات الدولية .

٩- أن عملــيات الــتفاوض تــتم عالمــيا **حتى الوقت الراهن** في حل المنازعات حلاً سلمياً في مختلف المجالات من خلال المادة (٣٣) الفقرة (١) مــن الفــصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة عن طريق المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية ومن خلال هذه التــصنيفات بــدأت تتشعب بأساليب عملية وبحثية ودراسية إلى مختلف العلــوم الاجتماعــية مــثل : دراســات القانون والدراسات السياسية ، ودراســات علــم الاجتماع ، وعلم النفس والأنثروبولوجيا وغيرهم من **العلوم الاجتماعية** .

١٠-تعتبــر عالمة الانثروبولوجيا الاجتماعية الإنجليزية **شارلوت سيمور ســميث أول من** طالبت عام ١٩٨٦ بإضافة **الوسيط** لتصنيفات التفاوض كإضــافة إلى التصنيفات إلى تناولتها المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة .

١١-ومــن خلال التعقيدات التي إصابة ممارسة العمليات التفاوضية من خلال التصنيفات السابقة لميثاق الأمم المتحدة ، ونتيجة لذلك كان **للسفير المصري الدكتور محمد بدر الدين زايد** دور بارز عام ٢٠٠٣ في توجيه العلماء والباحثين إلى تلك المشكلة بقوله " أن هناك عبء ومسئولية على العلمــاء والباحثــين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية ومنهجية من اجل تطويــر الدراسات المستقبلية المرتبطة بالعلميات التفاوضية خصوصا في المجالات الاقتصادية المتخصصة مثل :

المجـــالات الـــتجارية والصناعية وغيرها والتي تتطلب إلى خبرات فنية معقدة أثناء العمليات التفاوضية " .

١٢- وكـــان نتيجة للتوجيهات العلمية التي أشار إليها **الدكتور محمد بدر الـــدين زايد** فقد سعت الدراسة إلى تبني تقنيين التصنيفات التي وردت في المـــادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة من خلال **ترتيب هيكلية مقترحة** أطلقت عليها الدراسة مسمى " **ترتيب هيكلية مفهـــوم التفاوض بأسلوب تصوري معاصر** " حيث أصبحت المفاوضات كإطـــار للغة الحوار التفاوضي ، واصبح هناك خمسة أركان أساسية هي الوساطة ، والتحكيم والوسيط والتوفيق ، والتحقيق.

ثـــم أطلقـــت الدراســـة على هذه الأركان مسمى أركان التفاوض العام وأصبحت التسوية القضائية كأداة مساعدة للأركان الخمسة للتفاوض العام ، وكان هناك نتيجة هامة هي إضافة الوسيط ضمن أركان التفاوض العام باعتـــباره ركـــن أساســـي في العمليات التفاوضية للمجالات الاقتصادية المتخصصة .

١٣- ومـــن النـــتائج البحثية التي اقترحتها الدراسة بان **المفاوضات هي بمـــثابة إطار نظري للغة الحوار التفاوضي وهى عبارة عن حلقة مغلقة** مقسمة إلى أربعة شرائح منتظمة :

الشريحة الأولي : المعلومات التفاوضية .

الشريحة الثانية : الأسلوب وبيئة العمل .

الشريحة الثالثة : التنظيم والتخطيط .

الشريحة الرابعة : التقدير والاستعلام .

وقد توصلت أيضا الدراسة أن المفاوضات تعتبر حرفة بمعنى إنها ترتبط بـــنوع من أنواع الفنون الفكرية والذهنية في طريقة الأداء ، وبالتالي فان حرفة المفاوضات تتطلب قائم بمهامها وهو خبير المفاوضات الذي يتولى العمليات التفاوضية .

١٤- ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن **المفاوضة أو المفاوضات** قد تستخدم **بمعنيين مختلفين** ولكنهما مرتبطين ببعضهما البعض **فالمعنى الأول (التقليدي) :**

يشير إلى تحديد نمط من عملية تسوية النزاع التي يحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة إيجاد حل يقبله الطرفان أو كل الأطراف . **أما المعنى الثاني (المستقبلي) :**

والذي تسعى إلية الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعية بما في ذلك تلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعا أو نزاعا صريحا ، وإنما يحاول طرفيها أو أطرافها الوصول إلى تحقيق الاتفاق بين مواقفهم المبدئية المتعارضة ، وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحدى أنواعه المتعددة مثل :

(الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) .

١٥- ومن النتائج البحثية التي توصلت إليها الدراسة أن **مجلس الوحدة الاقتصادية العربية** يركز أهدافه على حرية النقل والترانزيت واستعمال وسائط النقل والمرافئ والمطارات المدنية ، وحرية الإقامة والعمل والاستخدام وممارسة النشاط الاقتصادي ، وحرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية ، وحرية انتقال الأشخاص ورؤس الأموال **وبالإضافة إلى هذه الأهداف** فأنة **يتطلع في المراحل المستقبلية إلى** إنشاء شركات ملاحة عربية وأساطيل بحرية تجارية عربية ترفع الأعلام العربية بجانب إنشاء الشركات العاملة في مجال خدمات هذه السفن والموانى العربية للتكامل مع التكتلات الاقتصادية العالمية .

١٦- أما بالنسبة لدور تبادل المعلومات في تحسين الأمن والسلامة البحرية The Role of Information Exchange on Navigation

Safety And Security Enhancement حـيث أظهرت الدراسة أن لتبادل المعلومات دوراً جوهريا في تطبيق السلامة والأمن الملاحي ، وقد أدى الـتطور الـسريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى زيادة القدرة على الوصول إلى القنوات المعلوماتية

وبالتالي يمكن **استخدام المعلومات بأسلوب سلبي أو إيجابي** تجاه سلامة وأمـن الـسفن خـلال إبحارها خاصة قرب المناطق الساحلية فالملاحة الدولـية تتعـرض دائما لخطر التنظيمات الإجرامية(القرصنة البحرية) وبعض صور الإرهاب العالمي وتعد الممارسات السليمة في إدارة الأمن ضرورية لمواجهة التعرض للقرصنة أو الإرهاب وغيرهم من النشاطات الإجـرامية ، وقد أظهرت الإحصائيات العالمية أن هناك زيادة كبيرة في حوادث الهجمات على السفن خاصة في مناطق الشرق الأقصى والمناطق ذات مـستويات المعيـشة الاجتماعية المنخفضة في كافة أرجاء العالم ، ومعظـم تلـك الهجمـات تم التخطيط لها على أساس المعلومات التي تم تجميعها بطرق غير شرعية تجاه الأهداف المستهدفة .

١٧- وقد توصلت الدراسة أن **منظومة النقل البحري المصري** تعد بمثابة مـنظمة متكاملة **وكنموذج للمستوى الوطني** لدور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري .

وذلـك مـن خلال : قطاع النقل البحري المصري وبنك معلومات النقل البحري المصري ، وهيئات الموانئ المصرية ، وغرف الملاحة والهيئة المـصرية لـسلامة الملاحـة البحـرية ، والأكاديمـية العـربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري **والتي تضم كل من** :

معهد تدريب الموانى ومركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ؛ المعهد الإقليمي للأمن البحري وتضم أيضا المنظومة الشركة القابضة

للنقل البحري والبرى ، والتوكيلات الملاحية وشركة المستودعات المصرية العامة .

وهناك تعاون مع كل : من القوات المسلحة والمخابرات العامة ووزارة الداخلية ، ووزارة الخارجية (الوكالات والمنظمات الدولية) و المحافظات الساحلية ، هيئة الطاقة الذرية (قسم الأمان النووي) – كلية العلوم جامعة الإسكندرية (قسم علوم البحار) – الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ – الهيئة العامة للثروة السمكية ، ومصلحة أمن الموانئ ، وزارة الدولة للتنمية الإدارية ، ووزارة القوى العاملة والهجرة ووزارة المالية ، والجهاز المركزي للتنظيم والإدارة و بنك الاستثمار القومي ، ووزارة التخطيط والهيئة العامة للطرق والكباري ، والهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية والجمارك.

١٨–وقد توصلت الدراسة أن التحكيم في المنازعات البحرية يرتبط **بنوعين أساسيين** هما :

_ النوع الأول _ التحكيم البحري المؤسسي :

وهو ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتفق الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة ذات الهيكل الإداري والتي تدخل هذه المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيما وإدارة وإشرافاً.

أما _ النوع الثاني _ التحكيم البحري الحر:

وهو الذي يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على الموضوع

وعلـــى القـــيام بأنفـــسهم بتذليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكـــيم . وبالتالـــي اصبح هناك علاقة بين التحكيم والأمن الاقتصادي البحـــري مـــن خـــلال علاقة التحكيم البحري بالأمن الاقتصادي البحري لاســـباب متعددة منها : السرية في المعاملات التجارية البحرية ورغبة المتعاملين في مجال التجارة البحرية التحرر من القيود التي توجبها النظم القانونية المختلفة .

١٩- قـــد أظهرت الدراسة من خلال مقابلة مع الممارسين لمهنة الوكيل الملاحـــي أن **الوسيط البحري** يرتبط بالوكيل الملاحي الذي يعتبر أساس ممارســـته العملـــية كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطات البحـــرية وأيضا بين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدرين بمختلف تخصـــصاتهم وأيـــضا أعمـــال الـــشحن والتفـــريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة ويمكن أيضا أن يطلق مـــصطلح الوسيط الملاحي على السمسار الملاحي الذي يعمل كوسيط في بـــيع وشراء السفن من خلال عملة كوكيل ملاحي أو ممارسة هذا العمل بأسلوب مستقل عن التوكيلات الملاحية .

٢٠-قـــد توصلت الدراسة أن **التحقيق** باعتباره ركن من أركان التفاوض العام يرتبط بنوعين أساسيين هما:

_النوع الأول _ تقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة:

و هو عبارة عن وضع أهداف سريعة التنفيذ حسب الموقف الاستقصائي وتكون قابلة للتنفيذ مع وضع رؤية واضحة عن الموقف الراهن مع تحديد الخطـــوط الفعالـــة التي تساعد على التحقيق وكيفية التعامل مع التوقيت الرمنـــي ، وتحديـــد الأولـــويات ، ومراجعة المعلومات التفاعلية التي تم التوصـــل إلـــيها مـــن خلال الآخرين والتي يمكن أن تؤدي إلى الوصول للحقـــيقة وذلك من خلال **التنظيم والدقة والمتابعة** لتحقيق ما تصبوا إلية عملية تقصي الحقيقة .

أما _ النوع الثاني _ ويرتبط بدراسات الجدوى .

٢١-قــد أظهرت الدراسة أن التسوية القضائية في مجال التفاوض تعنى الأداة المــساعدة التــي تكمــل عمــل بعض الأركان الخمسة الأساسية للــتفاوض العــام التي اقترحتها الدراسة ، وبالتالي فالتسوية القضائية في مضمونها تختلف عن السلطة القضائية التي تعد سلطة من سلطات الدولة التي ترتبط بالمستوى الوطني ، ولكن على **المستوى الإقليمي والعالمي** لا يطلــق علــيها الــسلطة القضائية ، وإنما يطلق عليها الأداة القضائية ، ويــرجع ذلــك أن لكل دولة دستور خاص بها يتحدد من خلاله السلطات الشرعية التي تمارس وظائفها من خلال السيادة الوطنية والقوانين التي يتم تــشريعها ، وبالتالــي فالدساتير والقوانين تختلف من دوله إلى أخرى ، ولهــذا السبب فان السلطة القضائية تعتبر مصطلح ذي دلالة سيادية لأنه يرتبط بسيادة الدولة .

٢٢- وقــد توصــلت الدراسة **أن تنمية المهارات التفاوضية في المجال الاقتــصادي تــتطلب وجــود تقــويمات اقتصادية وذلك من خلال ستة تقــويمات هــي** : القرارات ، الاستراتيجية الملائمة ، تحسين بيئة العمل بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية ، الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية والحاجة للتصورات والافتراضات في المفاوضات الاقتصادية .

وأيضا إلى وجود تقويمات اجتماعية ترتبط بستة تقويمات هما : الحاجة إلــى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد ، الرغبة في التحرر ، الحاجــة إلــى الفهم ، تحديد الاتجاهات ، تحديد الحالة الوجدانية تدعيم الكفاءات .

أمــا الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية فترتبط بثلاث أبعاد اجتماعــية : الــبعد المــرتبط بمهــارات الاتــصال التفاوضي ، البعد

السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية ، البعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية .

٢٣- وقد وضحت الدراسة **المفاوضات البنائية** في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال نوعين:

النوع الأول : المفاوضات التجارية :

وهي التي ترتبط بمختلف أنواع نشاطات الشركات مثل الشركات المساهمة ، والشركات ذات التوصية بالأسهم ، والشركات ذات المسئولية المحدودة ، وشركات الأشخاص وقد تضمنت أيضا المفاوضات التجارية مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري وأيضا ارتبطت بالتوكيلات الملاحية .

أما النوع الثاني : المفاوضات الصناعية :

وهي التي ترتبط بالمفاوضات الصناعية أثناء بناء السفن والمتابعة المستدامة لسلامة تلك السفن خلال مراحل زمنية محددة من خلال الإشراف والتصنيف عليها .

٢٤- وقد توصلت الدراسة من خلال أراء الاستشاريين في بناء السفن وبالتحديد من خلال رأى **المهندس محمد جابر** أن اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن من الصعب في الوقت الراهن مزاولة عملها بالأهداف التي ترنو إليها كاتفاقية لهيئة عربية جديدة تحتاج إلى أعضاء من اجل ممارسة عملية تصنيف السفن لان الأعضاء بتلك الهيئة دول ومعنى أن أي دوله تنسحب من الهيئة سوف يتم سحب كافة الشركات التابعة لتلك الدولة ، ويجب الابتعاد عن الضغوط السياسية في هذه المجالات البحرية الاقتصادية المتخصصة .

وبالإضافة إلي ذلك أن الدول هم الأعضاء فمن الذي سوف يجرى التفتيش على شهادات الإشراف والتصنيف فمعنى ذلك أن الوضع سوف

يصبح خصم وحكم في نفس الوقت ، وإنما من وجهت النظر الاستشارية بأنـه لابـد من تواجد **منظمة بحرية عربية** تنبثق منها **اتفاقية لرعاية هيئات التصنيف في الدول العربية** ، وليست هيئة تصنيف عربية تحتاج إلـى ضم دول لممارسة تصنيف السفن ، يرى **المهندس محمد جابر** أن اقتـراح تأسيس المنظمة البحرية العربية يعتبر من الاقتراحات المستقبلية الاسـتراتيجية الهامـة . لان الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـري مـن المنظمات العربية التي تتمتع في المجتمع العربي والدولي باحتـرام وتقدير نظرا لتاريخ جهودها المبذول في إعداد الكوادر البحرية علـى المـستوى العربـي والعالمي ولو تم تنفيذ هذا الاقتراح وظهرت المـنظمة البحرية العربية يمكن **أن تضع في إحدى أهدافها رعاية هيئات التصنيف في الدول العربية** .

٢٥- **ومـن النـتائج الهامـة التي توصلت إليها الدراسة أن هناك هيئة مـصرية** لتـسجيل وتـصنيف الـسفن وهى **(الهيئة المصرية لتسجيل وتـصنيف الـسفن)** وتعتبر الهيئة الوحيدة المتواجدة في المنطقة العربية **وان أهـدافها وأنشطتها لا تقل في جودتها** عن باقي هيئات الأشراف في المجتمع الدولي .

٢٦- **وقد أظهرت الدراسة طبيعة المفاوضات الوقائية** ، وذلك من خلال مفاوضات السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري وأيضا من **خلال مفاوضات حماية البيئة** .

٢٧- وتوضـح نـتائج الدراسـة أن هناك دور حيوي يمكن أن تقوم به الجمعـيات الأهلية لحماية البيئة البحرية وهذا ما أشار إلية **الدكتور جمال غلـوش** بان هناك دور حيوي بالنسبة للمفاوضات البيئية خصوصا حينما يكـون هـناك اقتـناع تطوعي من المتخصصين لحماية البيئة البحرية ، وعلـى سبيل المثال الندوات التي تبنتها الجمعية العربية للملاحة حيث أن

هذه الندوات قد أثمرت عن مناقشة مشروع بحثي ميداني في غاية الأهمية فــي إطار التعاون المثمر والبناء بين الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومــية وفــي ســياق البرنامج التنفيذي للمشروع المقدم من الجمعية العربية للملاحة إلى مركز المنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس .

٢٨- وقد توصلت الدراسة إلى الخصائص التي يجب أن تميز جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية هي: إعداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها ، وأعمال الحراسة والتامين داخل المنشأة البحرية وتنظيم حــركة المــرور داخــل المنشأة البحرية ، وضبط الوقائع الجنائية داخل المنــشأة البحرية والمعاونة في الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات ، وعمــل بطاقات تحقيق الشخصية ، والأمن والهندسة الأمنية في المنشآت البحــرية ، والأداء العلمــي المواجهة للإرهاب البحري ، وأيضا التقرير والإجراء الأمني في الحوادث على متن السفن البحرية .

٢٩- وقــد أظهــرت الدراســة أن مفاوضــات الإعاشة ترتبط بالأبعاد الاجتماعــية مــن خلال إعاشة الفرد وذلك من خلال الرعاية والضمان الاجتماعــي والتــشغيل ، وقــد تناولت الدراسة نموذج لجمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية باعتبارها تجربة سوسيولوجية جديدة في المجتمع البحري ، وقد سعت الدراسة من خلال هذا النموذج أن تتطلع **إلــى تأســيس الاتحــاد العربــي للبحارة** ويكون مرتبط بكافة الخدمات الاجتماعية .

٧-٢ التوصيــات :

١- أن المجتمع البحري يرتبط بمفهوم الأمن البحري الشمولي الذي يجب أن يتفرع منه فرعين أساسيين :

مفهــوم الأمن العسكري البحري الذي يرتبط بالاتجاه الواقعي من خلال

التطلعات العالمية لدراسة الأمن والذي ارتبط بالقوات البحرية الرسمية ، ومفهوم الأمن الاقتصادي البحري الذي يجب تأسيسه لأنة يرتبط بكل من الاتجــاه الواقعي لتناول مفاهيم الأمن من خلال الجانب النظامي والوقائي ويرتبط بالاتجاه المثالي من خلال الجانب الخدمى .

وبالتالــي توصى الدراسة : بان **يصبح مفهوم الأمن الاقتصادي البحري** كفــرع اســتراتيجي من فروع الأمن البحري الشمولي المرتبط بالمجتمع البحــري بــوجه عام وينبثق إلى **اتجاهين : اتجاه واقعي** نظامي وقائي نطاقــه مجمــوعة مــن الإجراءات:والقواعد الأمنية الدولية في المجال الــتجاري البحــري تهدف إلى حفظ الطمأنينة والسلامة للسفن والموانى عالميا .

ويــرتبط أيــضا **بالاتجــاه المثالي** الخدمي من اجل تقديم وتطوير كافة الخــدمات التي تعزز المنظومة الاقتصادية بمختلف أبعادها الاجتماعية والــسياسية فــي المجتمع البحري وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق والآلــيات الــسلمية ، وتعزيــز الوسائل التي تساعد للوصول إلى اتفاق بمخــتلف أشــكاله أو اتفاقــية أو مــد اتفاق وبالتالي فإنه مما سبق توجد ضــرورة لاستمرار عملية إعادة تعريف مفهوم الأمن البحري من جانب لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

٢- بناء على ما أشار إلية الدكتور **محمد بدر الدين زايد** بضرورة وجود أسس علمية نظرية ومنهجية لتناول العمليات التفاوضية **وبالتالي توصى الدراسة** : أن يتم تبنى الهيكلية المقترحة للتفاوض العام والتي تصورتها الدراســة بان يتم تبنيها من خلال التنظيمات العالمية والإقليمية في كافة المجــالات المتخصــصة حتــى تصبح هيكلية علمية ذات أسس نظرية واضحة .

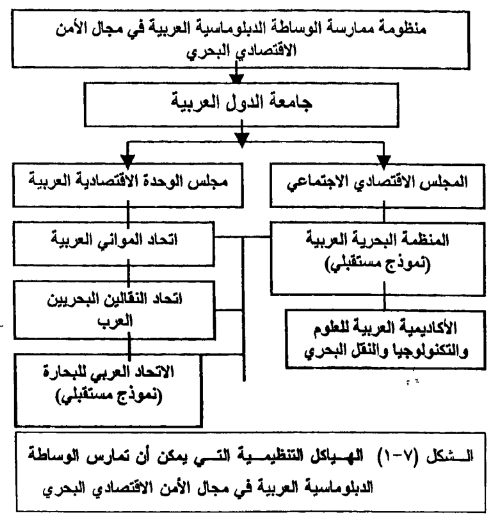
٣-ويجب أن يتم تبني منظومة لممارسة الوساطة الدبلوماسية العربية في مجال الأمن الاقتصادي البحري سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي ، لأنها بمثابة وساطة دبلوماسية متخصصة في المجال الاقتصادي البحري التي تهدف إلى تقديم الدعم والتطوير لقطاعات اقتصادية مختلفة ، وهي التي يمكن أن تساعد على مواجهة التحديدات من خلال توفير المعطيات والحلول وتطوير الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والعالمية في المجتمع البحري ، وتهدف أيضا تلك الوساطة إلى إقامة صلات وروابط وثيقة من اجل تعزيز التعاون مع مختلف اوجه النشاطات الاقتصادية البحرية لتنمية الأهداف المشتركة ، وذلك من خلال تقديم المعونة الفنية وتوفير المساعدات والإمكانيات و تبادل الخبرات والمعلومات ، والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية وتحاول هذه النوعية من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة إلى تحديث معايير السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري من اجل توفير الحماية اللازمة لتتلاءم مع المتغيرات العالمية من خلال البحث والدراسة والتنسيق المتكامل في إعداد الخطط والاستراتيجيات لمواجهة المعوقات وإدارة الأزمات والكوارث البحرية التي تعترض تحقيق الأهداف الاقتصادية البحرية .

وتقترح الدراسة بأنه يجب أن يكون هناك كيان عربي مكمل لعمل المنظمة البحرية الدولية في المنطقة العربية حتى تتمكن منظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري أن تتم بأسلوب متكامل ، وهذا الكيان يمكن أن يطلق علية (المنظمة البحرية العربية) أو(منظمة الملاحة العربية) Arab Maritime organization (AMO) ويتم إنشاء هذه المنظمة عن طريق الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري Arab Academy for Science and

Technology and Maritime وذلــك من خلال إضافة جديدة على الاتفاقية التي صدرت بموجب القرار رقم ٣٢٥٤ الذي وافق علية مجلس جامعـــة الدول العربية في انعقاده الثالث والستين بتاريخ ١٩٧٥/٥/٢٦ ، والتـــي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لجامعة الدول العــربية فـــي دور انعقـــاده الرابـــع والخمســـين بتاريخ ٥-٩/٩/ ١٩٩٤ علـــى تعـــديل مـــسمى الأكاديمـــية العربية للنقل البحري لتصبح الأكاديمـــية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري باعتبارها جامعة متخصصة للنقل البحري بموجب قرار رقم ١٢١٦والتى تم تاريخ مباشرة عملهـــا فـــي ١٩٧٢/٥/٢٦ وان الدول الأعضاء هم كافة الأعضاء في جامعـــة الدول العربية حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization(IMO) والـــتابعة لهـــا الجامعة البحرية الدولية WORLD MARITIME UNIVERSITY ؛ نظرا لان المنطقة العربية في حاجة إلى وجود منظمة بحرية أو ملاحية عربية تمارس الوساطة الدبلوماسية البحرية بمختلق التخصصات البحرية ، ونظرا أن هناك اتحادات متخصيصة في هذا الشان في المنطقة العربية ، وتحـــتاج إلـــى مـــنظمة تـــساعدها في تنفيذ مهامها الدبلوماسية وهذه الاتحادات مثل : اتحاد الموانى البحرية العربية ، الاتحاد العربي للنقالين البحـــريين ، وتقتـــرح أيـــضا الدراسة بأنه يجب **تأسيس الاتحاد العربي للبحارة** .

وذلك بناء على ما تحث علية مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحـــري فـــي المشرق العربي ٢٠٠٥ الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتـــصادية الاجتماعـــية لغرب أسيا إسكوا وذلك بضرورة تنشيط دور الاتحـــادات المتخصـــصة القائمـــة مثل الاتحاد العربي للناقلين البحريين والاتحادات التي ستنشأ في المستقبل.

وسوف تتضح منظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية العربية في مجال الأمن الاقتصادي البحري التي تقترحها الدراسة في الشكل الآتي :-



الشكل (٧-١) الهياكل التنظيمية التي يمكن أن تمارس الوساطة الدبلوماسية العربية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٤-**ضرورة الحذر من عمليات الاختراق المعلوماتي أثناء الملاحة البحرية ، ويوضح الدكتور ربان احمد كسار الوسائل التي يمكن من خلالها توفير الحماية** ، وذلك عن طريق فصل الأجهزة الملاحية المتصلة بشبكات الإنترنت التي يمكن أن يصل إليها عمليات الاختراق المعلوماتي ، ولا بد من وجود شفرة برمجيات ذات مواصفات تتناسب مع تصميمات الأجهزة المتصلة إجباريا بالأقمار الاصطناعية لتفادي الأعمال الغير مشروعة لقراصنة الكمبيوتر والفيروسات والمجرمين وأيضا العاملين غير الشرفاء أو المتمردين .

لان على الرغم من محاولة عزل أو استقلال أجهزة الملاحة إلا انه اصبح فـــي الوقت الراهن مشكلة قائمة ، وهى الجسور المتكاملة التي تربط كافة معلومات السفينة بنظام AIS ، وبالتالي أصبحت كافة الأجهزة على متن السفينة مترابطة بعضها البعض ، ومتصلة فيما بينهم ولذلك لابد من إعادة النظـــر في التصميمات الإلكترونية والوصلات المترابطة ، وخصوصا نظـم الأقمار الاصطناعية المرتبطة بالإنترنت ؛ ولابد من تحسين الأمن المعلوماتـــي علـــى مـــتن الـــسفن من خلال وصلات مؤمنة بين السفينة والـــساحل وتنظـــيم الوصول إلى الإنترنت العام بواسطة سياسات تأمين مركزية كما هو الحال المتبع في المؤسسات الأمنية في المجتمع الدولي ، ويجـــب عـــزل معلومات AIS التي يتم بثها بعيدا عن كل العاملين غير المسئولين وكذلك العصابات وتحديد المعلومات التي يتم بثها أو تشفير تلك المعلـــومات ، ولذلك يجب أن يكون للسفن أو الأساطيل بوجه عام سياسة تأمين للاتصالات والمعلومات ، ويجب زيادة الوعي الأمني لأفراد الطاقم بأهمـــية ســـرية معلـــومات السفينة التي يعمل على متنها أو المعلومات المتعلقة بالشركة الملاحية التي يعمل بها.

٥-وبـــناء على خطورة الاختراق المعلوماتي في مجال الملاحة البحرية وبالتالـــي فيصبح هناك ضرورة يجب أن تتخذها لجنة السلامة البحرية MSC بالمـــنظمة البحـــرية الدولية IMO بالتفكير في فئة وظيفية جديدة تـــرتبط ISPS Code وهـــى(فئة ضابط الأمن المعلوماتي) على متن السفن والأساطيل البحرية التجارية بمختلف تخصصاتها .

٦- وتـــرى الدراســـة انـــه يجـــب الاهتمام **بالتحكيم البحري** في تسوية المنازعات البحرية وتطوير الأبحاث والدراسات في هذا المجال وتأسيس مراكز تحكيم متخصصة وتطوير الاتفاقيات الإقليمية والعالمية التي تساعد على تسوية المنازعات البحرية نظرا لان التحكيم له سبعة مميزات هما :

_الأولى _ خدمة مصالح الدولة في عدم تكدس القضايا .

الثانية مسايرة الأنظمة الدولية الحديثة.

_ الثالثة _ قلة التكاليف والنفقات.

_ الرابعة_ سرعة الفصل في المنازعات .

_ الخامسة _ يقوم على التراضي والقبول.

_ السادسة _ سرية المنازعات.

_ السابعة_ حرية اختيار المحكمين .

٧- ومن التوصيات التي توصى بها الدراسة مراعاة العامل الزمني أثناء التعامل مع السفن في المواني وذلك بناء على المقابلة مع المهندس هشام عبد اللة والذي يمارس عملة كوكيل ملاحي ويرى أن أهم المعوقات التي تقابل الوكيل الملاحي هو العامل الزمني المرتبط بالسرعة ويقابلة معوق الروتين الوظيفي فاهم ثلاث عناصر أساسية لنجاح عمل الوكيل أو الوسيط الملاحي هم :

دخول السفينة بسرعة والتفريغ أو الشحن بسرعة وإبحار السفينة بسرعة . فان أي خلل في أي عنصر من هذه العناصر الثلاثة يفقد ثقة مالك السفينة الأجنبي ويفقد ثقة العملاء لان التأخير يؤدى إلى تحمل نفقات ، وبالتالي يؤدي إلى الخسارة مما يجعل المتعاملين ينفروا من التعامل ، وحتى لا تتحمل الشركة المالكة للسفينة غرامات تأخير أو يؤدي ذلك إلى انسحاب المصدرين والمستورين نتيجة عدم الاهتمام بالعامل الزمني .

وبالتالي ترى الدراسة بأنه يجب إزالة العقبات البيروقراطية وتغيير اللوائح والقوانين والنظم التي تساعد على تدفق حركة التجارة الدولية وزيادة عمل التوكيلات الملاحية .

٨- وترى الدراسة أنة يجب دعم الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن والتي تم تأسيسها في عام ٢٠٠٥ وهذا الدعم يمكن أن يحدث من

خــلال بــروتوكولات تعاون مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وأيــضا مع قطاع النقل البحري المصري من اجل تعزيز الدور الوطني لتلك الهيئة حتى تستطيع أن تجتذب الشركات المصرية والعربية ، وحتى تــستطيع أيضا أن تمثل جمهورية مصر العربية باعتبارها هيئة مصرية لتــصنيف الــسفن مــن اجل الانضمام للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) .

٩- يجــب عمل مشاريع أمنية أثناء التدريب من المتدربين قبل الحصول علــى شــهادات ضباط الأمن البحري التجاري في مختلف التخصصات CSO ، SSO ، PFSO باعتــبارهم وظائف تحتاج إلى اختبار قدرات أمنــية ، وهذه المشاريع عبارة عن سيناريوهات تصورية من المتدربين عــن حوادث جنائية أو إرهابية يمكن أن تحدث على متن السفن التجارية وكيفــية الــتعامل معهــا من خلال كتابة التقارير الأمنية للحادث الأمني والإجراءات الواجب اتخاذها .

المراجع

المراجع

أولاـ الكتب :ـ

إبـــراهيم محمد العناني، التنظيم الدولي "النظرية العامة"، القاهرة : "الأمم المتحدة" ، ١٩٧٥.

احمـــد إبـــراهيم خضر ، علم الاجتماع العسكري التحليل السوسيولوجي لنسق السلطة العسكرية ، القاهرة :دار المعارف ،١٩٨٠.

احمـــد القاضـــي ، أمـــن وسلامة المنشآت الحيوية ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٩٨.

احمد خاطر ، **سميرة كامل** ، التنمية الاجتماعية " الأطر النظرية ونموذج المشاركة ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ،١٩٩٣.

احمد قسمت ، **أبو العلا على** ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، القاهرة : دار أبو المجد ، ٢٠٠٢.

احمـــد محمـــد المـــصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات – المعلومات – القرارات " ، الاسكندرية : مؤسسة شباب الجامعة ، ٢٠٠٠.

احمـــد محمـــود الجمـــل ، حمايـــة البيـــئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩.

إسـماعيل محمـــد السيد ، الإدارة الاستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية الاسكندرية : الدار الجامعية للطبع والنشر ، ٢٠٠٠.

أمين هويدي ، العسكرة والأمن في الشرق الأوسط وتأثيرها على التنمية والديمقراطية ،القاهرة : دار الشروق ، ١٩٩١.

انتصار يونس ، السلوك الإنساني ، القاهرة : دار المعارف ، ١٩٨٧.

بريان بوند ، الفكر العسكري عند ليدل هارت ، ترجمة سمير كرم بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٩.

ثابت عبد الرحمن إدريس ، التفاوض مهارات واستراتيجيات الاسكندرية : الدار الجامعية ، ٢٠٠٠

جمال أبو شنب ، بناء الشخصية والتفاعل في الجماعة التعليمية الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ١٩٩٦

جمال أبو شنب ، الفكر الاجتماعي الغربي حتى القرن العشرين الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ٢٠٠٥.

جون بلاميناتز ، الأيديولوجية مفاهيمها وتطورها في الواقع التاريخي والسياسي ، ترجمة إسماعيل على سعد الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠.

جيهان رشتى، الأسس العلمية لنظريات الأعلام ، القاهرة : دار الفكر العربي ،١٩٨٧.

جورج فريدمان ، بيار نافيل ، رسالة في سوسيولوجيا العمل ، ترجمة يولاند عمانوئيل ، بيروت – باريس : منشورات عويدات ، ١٩٨٥ .

روبرت ماكنمارا ، جوهر الأمن ، ترجمة يونس شاهين ، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر ١٩٧٠.

زكريا حسين أحمد، السياسة العسكرية المصرية في التسعينات القاهرة :منشورات وزارة الأعلام – الهيئة العامة للاستعلامات ١٩٩٢.

سراج الدين الروبي ، الاتصالات والتقارير الأمنية ، المصرية اللبنانية للطباعة والنشر ، ٢٠٠٠.

سـيد الهواري ، التنظيم "الهياكل والسلوكيات والنظم " ، القاهرة : مكتبة عين شمس ، ١٩٨٦.

صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس الاجتماعي ، القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٦٠.

طلال الشواربي ، عادل السيد عطية ، قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها ، الاسكندرية : الشنهابى للطباعة والنشر ، ١٩٩٩.

عبد الباسط عبد المعطي ، اتجاهات نظرية في علم الاجتماع الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ،١٩٩٥.

عـبد العزيــز ســرحان، مـبادئ التنظيم الدولي، القاهرة : دار النهضة العربية، ١٩٧٦.

عـبد المــنعم محمــد داود ، مشكلات الملاحة البحرية للمضايق العربية الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨.

على صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الاسكندرية ، الطبعة (١٢) : منشأة المعارف ، بدون سنة نشر.

علــى عــبد الــرحيم ، السلطات الاستثنائية لربان السفينة دراسة مقارنة القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٨١.

عاطـف محمــد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية : دراسة مقارنة للتحكــيم البحــري فــي لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكــيم المــصري في المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ ، القاهرة : دار النهضة العربية ، ١٩٩٧.

عصام بدوي ، طلال الشواربي ، التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحري للشركات الملاحية والسفن والموانى (المرافأ) وفقا لأحكام الأتفاقية الدولية

بـــشأن أمـــن الـــسفن والموانـــي (سولاس) الصادرة في ٢٠٠٢/١٢/١٢ الاسكندرية ، دار الشهابي للنشر ، ٢٠٠٤ .

عمـــاد إســـلام ، الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية الاســـكندرية : الأكاديمـــية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : شئون الامتحانات " وحدة متابعة الاتفاقيات الدولية " ، ٢٠٠٠ .

فاروق السيد عثمان ، التفاوض وإدارة الأزمات ، القاهرة : دار الأمين ، ٢٠٠٤.

كارل فون كلاوزفيتز ، تعريب زيدان بليغ ، حول الحرب ، بيروت : دار الهدى للنشر ،١٩٦٣ .

محمـــد إبـــراهيم موســـى ، التوفيق التجاري الدولي ، الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٥

محمد بدر الدين زايد، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة القاهرة : مكتبة الشروق الدولية ،٢٠٠٣.

مـــصطفى بيلـــى ، المـــرور (تنظيم سريان المرور) ، جمهورية مصر العربية : وزارة الداخلية _ أكاديمية الشرطة _ كلية الشرطة ١٩٩٣.

محمد جوهر ، الموجز في الدفاع المدني ، القاهرة بدون دار أو سنة نشر

محمود حسن ، مقدمة في الخدمة الاجتماعية ، الجزء الثالث " المجالات " ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٧.

محمـــود خلـــف ، النظـــرية والممارســـة الدبلوماسية ، الدار البيضاء : منـــشورات جامعـــة الحـــسن الثاني – كلية العلوم القانونية والاجتماعية . ١٩٨٨

محمـد سـعيد الـدقاق ، مـصطفى سـلامة حسين ، التنظيم الدولي "الأشخاص" ، الاسكندرية : دار المطبوعات الجامعية ،١٩٩٧

محمـد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية الجزء الأول، الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٦ .

محمـد سـامي عـبد الحميد، قانون المنظمات الدولية ،"الأمم المتحدة". الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٧.

محمد شرف الدين علي، الحرب والعالم، المغرب، مطبعة أمير ١٩٨٦.

محسن شفيق ، التحكيم التجاري الدولي ، دار النهضة العربية ١٩٩٧.

محمـد طلعـت الغنيمـي ، القانـون الدولـي البحري في أبعاده الجديدة الاسكندرية : منشأة المعارف ، (بدون سنة نشر).

مـدحت عـباس خلوصـي ، الـسفينة والقانون البحري ، الاسكندرية : الشنهابى للطباعة والنشر ، ٢٠٠١.

محمـد على محمد ، محمد عاطف غيث ، دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، الاسكندرية :دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠.

محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، القاهرة : دار الفجر للنشر ،١٩٩٩.

مـصطفى كمـال طـه ، القانون البحري ، الاسكندرية : منشورات كلية الحقوق جامعة الاسكندرية ،١٩٨٦ .

ثانيا الموسوعات :-

الموســوعة السياسية، الجزء الأول، بيروت المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥.

الموســوعة الـسياسية ، الجــزء الثانــي ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥.

الموسوعة السياسية ، الجزء الرابع ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،١٩٨٦.

الموسوعة السياسية ، الجزء الخامس ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٩٠.

الموسوعة العسكرية ، الجزء الأول ، بيروت ،المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،١٩٨١.

الموسوعة العسكرية ، الجزء الثاني، بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ .

الموسوعة العسكرية ، الجزء الرابع ، بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ .

خالد محمد القاضي ، موسوعة التحكيم التجاري الدولي : في منازعات المشروعات الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث أحكام القضاء المصري ، القاهرة : دار الشروق ، ٢٠٠٢.

شارلوت سيمور – سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم والمصطلحات الانثروبولوجية ، ترجمة نخبة من علماء الاجتماع القاهرة : المجلس الأعلى للثقافة " المشروع القومي للترجمة " ١٩٩٨.

ثالثاً- الاتفاقيات والقواعد الدولية والقوانين الوطنية :

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن لسنة ١٩٩٤

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة١٩٨٢ .

الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب واعمال النوبة للملاحيين ١٩٩٥ .

الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ١٩٦٦.

الاتفاقية الدولية لمنع التصام في البحار ١٩٧٢ .

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣ / ٧٨ .

الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون واتخاذ إجراءات مكافحة التلوث بالزيت .

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤ .

اتفاقية واشنطن لعام١٩٦٥ الخاصة بحل المنازعات المتعلقة بالاستثمارات

اتفاقية بروكسل للتحكيم ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ .

اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ والمتعلقة بمسئولية ملاك ومجهزي السفن .

معاهدة بروكسل ١٩١٠ الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة البحرية والإنقاذ .

مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ .

نظام التحكيم السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٦بتاريخ ١٤٠٣/٧/١٢ .

لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال١٩٧٦) .

القانون الأسباني رقم ٣٦لسنة ١٩٨٨ الخاص بالتحكيم .

القانون الفلسطيني رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين .

القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١ .

القانون المصري رقم(١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظيم أعمال الوكالات التجارية .

القانون الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية

القانون المصري رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في الجزء الخاص بشئون الأمن والنظام والتأديب على متن السفن .

القانون المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ الصادر بشأن البيئة .

القانـــون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخاص بالمؤسسات والجمعيات الأهلية .

القانون المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة .

رابعاـ الدوريات والمؤتمرات والندوات العلمية :ـ

أـ الدوريات :

إكرام عبد النبي، استراتيجيات المنافسة الدولية ، القاهرة : كتاب الأهرام الاقتصادي ، العدد ١١٢ ،مايو ١٩٩٧.

تقريـــر عن الخدمات المصرفية ، البنك العربي الأفريقي الدولي أول بنك خـــاص يؤمن معاملات التجارة الإلكترونية في مصر ، القاهرة : جريدة الأهرام الاقتصادية ، العدد الخامس والعشرون ، بتاريخ٣٠ اكتوبر٢٠٠٥

جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخاذ ودعـــم القـــرار فـــي مـــصر " ، القاهرة كراسات استراتيجية : مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ، ١٩٩٩ .

جمـــال أبو شنب ، الإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بتصميم وتنفيذ البحث العلمي تحليل نقدي لنماذج من الدراسات التطبيقية بحث منشور : مجلة كلية الآداب جامعة حلوان ، العدد الأول ، ١٩٩٥-١٩٩٦ .

طـــارق صـــالح حسنى ، البدن المزدوج لناقلات النفط إيجابياته وسلبياته الاسكندرية :مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد١٨ ،ديسمبر ٢٠٠٣.

عــبد العزيــز أبو قنديل ، مشكلة العجز في الكوادر البحرية "من مشاكل النقل البحري العالمي " ، بحث مترجم عن مجلة BIMCO REVIEW ، الاســكندرية ، سلــسلة قــرات لك ، الجمعية العربية للملاحة ،بتاريخ ١٩٩٩/١١/١٦ .

عــبد العزيز أبو قنديل ، التشغيل المتدني للسفن يهدد النقل البحري عن مجلة BIMCO REVIEW 2003 الملاح ، نشره الثقافية الربع سنوية : إصدار الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١،٤٦كتوبر ٢٠٠٣.

محمــد أبو العينين ، المبادئ القانونية التي يقوم عليها التحكيم في الدول العــربية والأفــريقية ، بحث منشور : مجلة التحكيم العربي ، العدد (١) ١٩٩٩ .

محمد بازينة ، إيجار السفن وواجبات الربان، الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد ١٧، ديسمبر ٢٠٠٢ .

محمــد عــبد المــنعم ، قــرارات لجنة السلامة البحرية ٢٤مايو٢٠٠٢ الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة العدد١٧:ديسمبر ٢٠٠٢ .

محمــد يوســف طه ، **مصطفى عبد الحافظ** ، دور نظام إدارة معلومات مرور السفن بخليج السويس في حماية البيئة ، الاسكندرية :المجلة العلمية ، الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٥ ، ديسمبر ٢٠٠٠ .

نــادر ريــاض ، تحــسين بيــئة الأعمال وخلق قدرة تنافسية للصناعات المــصرية (دراســـة تحليلــية) ، القاهرة ملحق الأهرام الاقتصادي بتاريخ ١٩٩٧/١/١٣ .

ب- المؤتمرات والندوات العلمية :

١- المؤتمرات :

مؤتمـــر الاتجاهـــات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري ٢٠٠٢ الاسكندرية : منشورات الجمعية العربية للملاحة ، ٢٠٠٢ .

مؤتمـــر القاهـــرة البحـــري مارينـــز ٤ منجزات النقل البحري المصري وتحـــديات القـــرن الواحد والعشرين : مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات ١٧-١٩يونية١٩٩٩ .

حـــضور المؤتمـــر العالمـــي عـــن (القـــيادة فـــي زمـــن المتغيرات) : ٢٠٠٤/١٠/١٣ .

حضور المؤتمر العالمي عن (مبادئ القيادة) : ٢٠٠٥/٦/١٥ .

٢- الندوات :

الندوة العلمية الخامسة حول دور التوثيق والمعلومات في بناء المجتمع العربي - دمشق .

ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (ندوة آفاق التعلـــيم فـــي التجارة الإلكترونية) شهر أغسطس ٢٠٠٥ ،(وقد حضر الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

ندوة التحكيم وتسوية المنازعات في كلية حقوق الكويت .

نـــدوة الصندوق الأسود بحرياً ، الاسكندرية : الجمعية العربية للملاحة في ٢٥اكتوبر ١٩٨٧ .

الـــندوة البحـــرية السادسة ١١-١٢ أكتوبر ١٩٩٤ ، منشورات الجمعية العربية للملاحة .

ندوة إدارة الكوارث البحرية ، المنعقدة في ٥-٩مارس ٢٠٠٢ الموافق ٥ -٩ذو القعدة ١٤٢٢ جامعة الملك فهد للبترول والمعادن ، تنظيم المديرية العامـــة لحـــرس الحـــدود ، وزارة الداخلية ، الظهران ، المملكة العربية السعودية .

خامساً- أوراق العمل والبرامج :

ورقة عمل تحليلية منشورة عن كتاب القيادة وقت الأزمات لكل من :
داني كوكس ، جون هوفر ، منشورات الشركة العربية للإعلام ٢٠٠٢ .

ورقة عمل بحثية (حول مهارات الاتصال) ، القاهرة : منشورات المركز المصري لحقوق المرأة ، ٢٠٠١ .

ورقة بحثية (المرصد البحري للتشغيل) مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل ، الاسكندرية : منشورات جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية ، ٢٠٠٦

ورشة عمل المديرين " كيف تكون مديرا متميزا " :منشورات هيئة كير الدولية ، ج م ع، ٢٠٠٢ .

ورشة عمل حول النقل البحري العربي ، القاهرة : جريدة الأخبار بتاريخ ٢٠٠٥/٤/٢٤ .

برنامج تدريب نقابة المحامين الأردنيين ، التجارة الإلكترونية ، منشورات مجموعة عرب للقانون ، ٢٠٠٤

سادساً- منشورات المنظمات الدولية والمؤسسات العامة :

منشورات جامعة الدول العربية ، المجالس الوزارية العربية القاهرة .

منشورات جامعة الدول العربية ، " المجلس الاقتصادي الاجتماعي " القاهرة .

منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، القاهرة .

منشورات الأمم المتحدة: إدارة شؤون الإعلام الأمم المتحدة .

منشورات قطاع النقل البحري المصري ، وزارة النقل .

سابعاـ التقارير والتحقيقات :

الفــريق بحــري تامــر عــبد العلــيم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط المواصــلات البحــرية ضــد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات البحــرية ، **تحقيقات وتقارير خارجية** ، القاهرة : جريدة الأهرام اليومي العدد ٤٣٤١٩ بتاريخ ٢٠٠٥/١٠/٢٢ .

صلاح عبد العزيز ، مصر تقود حملة دولية ضد القرصنة البحرية لندن ، مكتب مؤسسة الأهرام ، عالم النقل ، العدد الرابع عشر :ديسمبر ٢٠٠٥

تقريــر الأمين العام : لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الــرابعة والثلاثون ، نيويورك : الأمم المتحدة في ٢٠٠١/٥/٢١ (تسوية المــنازعات الــتجارية) إعــداد أحكــام موحدة بشأن : التشكيل الكتابي لاتفاقات التحكيم وتدبير الحماية المؤقتة ، والتوفيق .

ثامناـ الرسائل العلمية غير المنشورة :

اشــرف ســليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومــي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، القاهرة .

اشــرف ســليمان ، اثــر المعلومات على أمن المجتمع البحري ، رسالة ماجــستير غير منشورة ، كلية النقل البحري ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٣ .

ESSAM ELSAYED AHMED BADAWI''
DEVELOPMENT OF SECURITY MEASURES ON BOARD SHIPS :GUIDELINES FOR EGYPTIAN SEAFARERS " ,WORLD MARITIME UNIVERSITY , MASTER OF SCIENCE MARITME SAFETY, MALMO,SWEDEN ,1999

تاسعاً- القواميس والمعاجم :

أحمد بدوي ، معجم مصطلحات الأعلام ، بيروت : دار الكتاب اللبناني ، ١٩٨٥ .

عبد الهادي الجوهري ، قاموس علم الاجتماع المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علماء الاجتماع العالميين ، القاهرة : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٩ .

قاموس علم الاجتماع ، إعداد نخبة من أساتذة علم الاجتماع ، الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٥ .

William Morris, Ed., The American Heritage Dictionary of the English Language , Boston :Houghton Mifflin Co. 1970 .

عاشراً- المراجع الأجنبية :

Chaffee, E.E " ،Three Models of Strategy" Academy of Management Review,1985

Druck , Peter ,"Post-Capitalist society " , New York , Harper Business,1993.

International Code for the security of ships and ports **(ISPS Code)** : Maritime Safety Committee – 76 th Session ;2002.

John Urry " ، Sociology Beyond Societies" ,Routledge , London,1999

Kevin Clements" ،TOWARD A SOCIOLOGY OF SECURITY ، " Boulder, University of Colorado : Working Paper 4, July, 1990

Mortonkaplan ,"system and process in international relations",New York,John. Wileys &sons; 1972.

Toffler , Alvin ,"The Third Wave " , New York , William Morrow and Company , Inc.,1980

Talal El-shawarby"،seaman Ship_ Common_ Computer and Electronics, Nautical Department,Arab Academy Science And Technology And Maritime Transport ,P31

Weber,M" ،.The Theory of Social and Economic Organisation،." Handerson& Parsons;Trans GlencoeIII,University,press,1947.

إحدى عشر – الإنترنت :-

البحث بمعجم الأساليب عن كلمة أمن في موقع مجمع اللغة العربية بالقاهرة http://www.arabicacademy.org.eg

مجلس الأمن البحري Maritime Security Council (MSC)
http://www.maritimesecurity.org/intro.htm

المنظمة البحرية الدولية (IMO) (الأمم المتحدة) :
http:/www.un.org/arabic/publications/ourlives/imo.htm

مذكـــرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ : (إســـكوا) : لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا :

http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html

القانـــون رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ " بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين " الفـــصل الأول الـــسلطة الوطنية الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني

http://www.pnic.gov.ps/arabic/law/law_26.html

القانـــون الأردنـــي للـــوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨)لسنة ٢٠٠١ المنشور بالجريدة الرسمية الأردنية رقم :٤٤٩٦، بتاريخ ٢٠٠١/٧/١٦

www.arablaw.org/Download/Commercial_-Agents_Law_
http:// Jo.doc .

القانون الاتحادي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية ،
دولة الإمارات العربية المادة (١)

http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arab
ic/a_concerning_org.htm

BIMCO NEWS ,FEB.2002 ,CLASSITICATION
http://www.bimco.dk

الملاحـــــــق

الملحق (١-١)

١- سفينة إغارة متنكرة
٢-سفينة تجارية مسلحة
٣-سفينة جانحة
٤-سفينة حرب الغام وتتضمن : أ- سفينة زارعة الغام ب-سفينة كاسحة الغام ج-سفينة قانصة الغام
٥-سفينة حرب برمائية وتتضمن: أ-سفن الإنزال البرمائي: _ سفينة اقتحام برمائي _سفينة اقتحام برمائي حاملة هليكوبتر _سفينة إنزال دبابات _سفينة إنزال متوسطة _سفينة حوض إنزال _سفينة حوض نقل برمائي ب- سفن الدعم اللوجستيكي البرمائي: - سفينة إنزال لوجستيكي - سفينة شحن برمائي - سفينة نقل برمائي - سفينة نقل برمائي خفيفة

٦- سفينة طعم
٧- سفينة قتال وتتضمن : أ- حاملة طائرات ب- بارجة ج-طراد د-مدمرة هـ -فرقاطة و- كورفيت (سفينة حراسة صغيرة)
٨- سفينة قيادة وتتضمن : أ- سفينة قائد الأسطول ب-سفينة قائد (التشكيل البحري) ج-سفينة قيادة برمائية د-سفينة قيادة متنوعة هـ سفينة مقر قيادة عليا
٩- سفينة مساعدة (سفينة خدمة) وتتضمن: أ-سفينة أبحاث ومسح : -سفينة أبحاث السونار -سفينة أبحاث المحيطات -سفينة أبحاث قطبية -سفينة أبحاث هيدروغرافية -سفينة بحث واختبار -سفينة مسح ب- سفينة اختبار: -سفينة اختبار الرادار

-سفينة اختبار السونار

-سفينة اختبار الصواريخ البالستيكية

-سفينة اختبار الصواريخ الموجهة

-سفينة اختبار الطوربيد

-سفينة اختبار المعدات الملاحية

-سفينة قياس مدى الصواريخ

ج -سفينة أسلاك

د- سفينة إطفاء

هـ -سفينة تجسس (جمع معلومات)

و- سفينة تدريب:

-سفينة استعادة الطوربيد

-سفينة تدريب (مدرسة)

_سفينة هدف

ز- سفينة ترحيل لاسلكي

ح-سفينة ثكنة ، ثكنة ذاتية الحركة

ط-سفينة دعم إداري (لوجستيكي) :

- سفينة إسناد تحت الماء

- سفينة إسناد قتالي سريعة

- سفينة إصلاح (ورشة عائمة)

- سفينة إمداد

- سفينة إمداد أثناء الإبحار

- سفينة إمداد الجيش

- سفينة إمداد الغواصات

- سفينة إمداد المدمرات

- سفينة إمداد بالصواريخ
- سفينة إمداد بالمياه
- سفينة إمداد بالوقود
- سفينة إمداد ونقل الطائرات المائية (البحرية)
- سفبنة إنقاذ غواصات
- سفينة توضيح مسبق
- سفينة حاملة صنادل
- سفينة دورية جليدية
- سفينة ذخيرة
- سفينة رافعة مساعدة
- سفينة رفع الحطام
- سفينة شحن
- سفينة صيانة وإسناد الطائرات
- سفينة قاطرة
- سفينة قطبية متعددة الأغراض
- سفينة مخزن
- سفينة مخزن قتالي
- سفينة مستشفى
- سفينة ناقلة مياه
- سفينة ناقلة وقود
- سفينة نقل أفراد
- سفينة نقل عربات

ي- سفينة كاسحة جليد

ك-سفينة مراقبة:

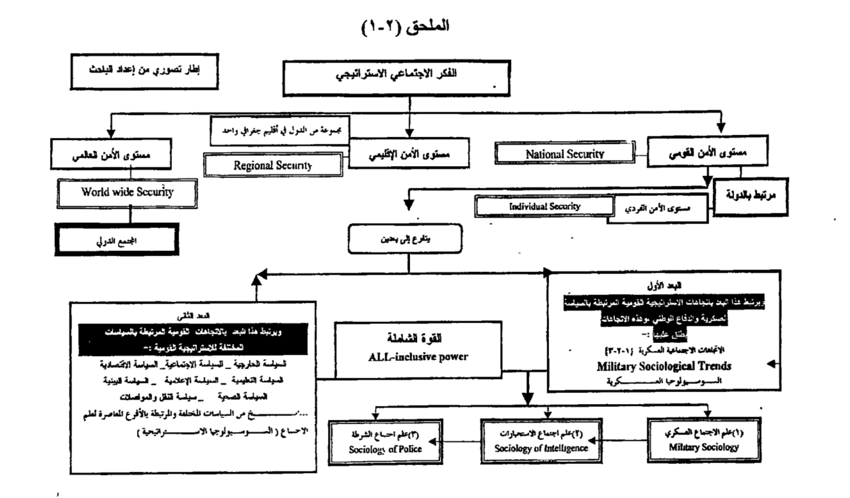
- سفينة مراقبة جوية
- سفينة مراقبة فضائية
- سفينة مراقبة محيطات

ل- سفينة نصب شبكات

١٠- سفينة مناوبة

مـــصدر الوثيقة : الموسوعة العسكرية ، " السفينة العسكرية " ، الجزء الرابع ، بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٩٠، ص٢٠٣

الملحق (٢-١)



المصدر : قام الباحث بإعداد شكل يوضح التصنيف في تناول الفكر الاجتماعي الاستراتيجي المرتبط بالاستراتيجية القومية من خلال البحث في السوسيولوجيا العسكرية والسوسيولوجيا الاستراتيجية

الشكل (٣-١)

الهيكل التنظيمي للمجلس الاقتصادي والاجتماعي بالأمم المتحدة

اللجان الوظيفية

- اللجنة الإحصائية
- لجنة السكان والتنمية
- لجنة التنمية الاجتماعية
- لجنة حقوق الإنسان
- لجنة مركز المرأة
- اللجنة المعنية بتسخير العلم والتكنولوجيا من أجل التنمية
- لجنة المخدرات
- اللجنة المعنية بالتنمية المستدامة
- اللجنة المعنية بمنع الجريمة والعدالة الجنائية
- منتدى الأمم المتحدة المعني بالغابات

اللجان الاقتصادية الإقليمية

- اللجنة الاقتصادية لأفريقيا Economic Commission For Africa (ECA)
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا Economic and Social Commission For Western Asia (ESCWA)
- اللجنة الاقتصادية لأوروبا Economic Commission For Europe
- اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي Economic Commission For America and the Caribbean (ECLAC)
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ Economic and Social Commission For Asia and the Pacific (ESCAP)

اللجان الدائمة

- لجنة المنظمات غير الحكومية Committee on Non-Governmental
- لجنة المستوطنات البشرية Commission on Human Settlements (HABITAT)
- لجنة المفاوضات مع الوكالات الحكومية الدولية Committee on Negotiations with Intergovernmental Agencies
- لجنة البرنامج والتنسيق Committee for Programme and Coordination (CPC)

هيئات مخصصة

- الفريق العامل المفتوح العضوية المعني بالمعلومات Ad-Hoc open-ended Working Group on Informatics

الهيئات ذات الصلة

١- المعهد الدولي للبحث والتدريب من أجل النهوض بالمرأة.
٢- المجلس الدولي لمراقبة المخدرات.
٣- اللجنة المعنية بجائزة الأمم المتحدة للسكان.
٤- البرنامج المشترك المعني بالإيدز.

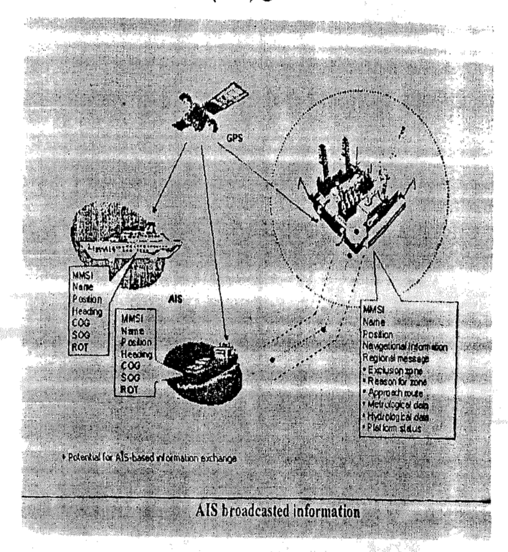
[illegible]

(أ) هيئات الخبراء المكونة من أعضاء يعملون بصفتهم الحكومية:
١- لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة.
٢- مجموعة خبراء الأمم المتحدة المعنية بالأسماء الجغرافية.
٣- الفريق الحكومي الدولي [illegible] في محاسبة الأمم المتحدة.

(ب) هيئات الخبراء المكونة من أعضاء يعملون بصفتهم الشخصية:
١- لجنة الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.
٢- لجنة السياسات الإنمائية.
٣- فريق الخبراء المعني بالتعاون الدولي في المسائل الضريبية.
٤- لجنة الخبراء المعنية بالإدارة العامة.
٥- المنتدى الدائم المعني بقضايا الشعوب الأصلية.

المصدر: قام الباحث بإعداد وتجميع بيانات هذه الوثيقة من منشورات متعددة صادرة عن مكتب الأمم المتحدة بجامعة الدول العربية، والتي تتناول الهياكل التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة.

الملحق (٣-٢)



وثيقة توضح نظام AIS وارتباطه بالقمر الاصطناعي والسفن والمحطات الأرضية

مصدر الوثيقة : AMR G.ATTALLAH"THE ROLE OF AIS IN THE SAFETY OF NAVIGATION AND PROBLEMS FACING USING AIS IN NATIONAL SECURITY"Arab Academy for science ,Technology and maritime Transport

الملحق (٤-١)

نموذج مشارطة تحكيم تجارى

بتاريخ .... بالقاهرة .... حرر بين كل من:

أولاً: شـــركة(ملاحـية) .... ويمثلها السيد .... رئيس مجلس الإدارة - مصري الجنسية ومقرها ....

(طرف أول)

ثانياً: شركة .... للأعمال الهندسية والمقاولات البحرية ويمثلها السيد .... رئيس مجلس الإدارة والمدير العام - مصري الجنسية ومقرها ......

(طرف ثاني)

أقر الطرفان بعدم خضوعهما للحراسة أو المنع من التصرف وبأهليتهم للتصرف والتعاقد واتفقا على ما يلي:

تمهيد

بمـــوجب عقد مقاولة بحرية مؤرخ ...... أسند الطرف الأول إلى الطرف الثاني القـــيام بمقاولـــة صـــيانة في السفينة اسم السفينة......الرقم المميز أو الحروف المميـــزة...... ميناء التسجيل...... اسم دولة العلم ...... حمولة السفينة ...... نـــشاط ونـــوع السفينة...... رقم المنظمة البحرية الدولية...... وطبقاً لمتطلبات الصيانة وكراسة الشروط والمواصفات وطبقاً للأسعار المتفق عليها في العقد ، إلا أنـــه بعـــد مـــضي ثلاثة اشهر من التنفيذ لاحظ الطرف الأول أن بعض أعمال الصيانة قد تمت على خلاف المواصفات المتفق عليها ،كما تبين أن الطرف الثاني قـــد أستعمل أدوات وخامات لا تتفق مع ما هو وارد بكراسة الشروط الملحقة بعقد المقاولـــة. ولما كان البند .... من العقد ينص على أنه في حالة حدوث أي خلاف

فـــي تنفـــيذه أو تفسيره ،يلجأ الطرفان إلى التحكيم ، ولم يحدد العقد قواعد التحكيم وإنما ترك ذلك لاتفاق الطرفين عند نشوب الخلاف .

ولما كان الطرفان يرغبان في إنهاء هذا الخلاف عن طريق التحكيم فقد اتفقا على إحالة الموضوع إلى هيئة تحكيم طبقاً للمادة ١٠ والمادة ١٥ من قانون التحكيم المصري رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ وذلك على التفصيل التالي .

(البند الأول)

التمهيد السابق جزء مكمل ومتمم لهذا الاتفاق .

(البند الثاني)

وافق الطرفان على اختيار السيد .... بصفته .... محكماً .

*** ملحوظة : تشكل هيئة التحكيم باتفاق الطرفين من محكم واحد أو أكثر. فإذا لم يـــتفقا علـــى عدد المحكمين ، كان عددهم ثلاثة (مادة ١٥). وطبقاً لهذا النص يجـــوز لكل طرف اختيار محكم ثم يتفق المحكمين الثلاثة وفى هذه الحالة ، يجب تسميتهم في المشارطه .**

(البند الثالث)

المهمـــة التحكيمـــية الموكولة إلى المحكم (أو المحكمين) هي معاينة ما تم من صيانات طبقاً للمواصفات وكراسة الشروط لبيان ما إذا كانت الأدوات والخامات المستعملة طبقاً لهذه المواصفات وتحديد أوجه القصور في مقاولة الصيانة وتحديد قـــيمة ما تم صيانته، وهل يتناسب مع القيمة المتفق عليها في العقد وبالجملة بحث جمـــيع أوجه الاعتراضات من جانب الشركة الملاحية على الأعمال التي قام بها المقاول.

(البند الرابع)

فوض الطرفان المحكم (أو المحكمين) في تحديد الإجراءات التي يرون أنها مناسبة لإجراء التحكيم ويلتزم الطرفان بالخضوع لهذه الإجراءات والمواعيد التي يراها المحكمون .

(البند الخامس)

يكون للمحكم المختار (أو المحكمين) حق الاستعانة بالخبراء أو من يرون الاستعانة بهم وتدخل أتعاب هؤلاء ضمن مصروفات وأتعاب المحكمين .

(البند السادس)

على هيئة التحكيم (المحكم الفرد أو الثلاثة) أن تراعى عند فحص هذا النزاع شروط عقد المقاولة أو الأعراف الجارية في مثل هذا النوع من الأعمال وقد أرفق الطرفان نسخة من عقد المقاولة مع هذه المشارطة كما أرفق به ملاحق عقد المقاولة .

(البند السابع)

حدد الطرفان مدة قدرها ثلاثة أشهر للمحكمين لإصدار حكمهم ويجوز باتفاق الطرفين مد هذه المهلة لفترة يتفق عليها إذا تطلب فحص النزاع أجلاً أطول وبشرط الاتفاق بين الطرفين كتابة على ذلك .

(البند الثامن)

يصدر حكم هيئة التحكيم بأغلبية الآراء (إذا كانوا ثلاثة).

***ملحوظة : وإذا كان المحكم واحداً ، فيتعين الخضوع لحكمة لأن الطرفين وافقا على اختياره واتفقا على الامتثال لما يأمر به**

(البند التاسع)

يجب أن يشتمل حكم المحكمين على تحديد الحقوق والالتزامات الفاصلة بالنسبة للنزاع وبيان أوجه التقصير من جانب المقاول (إن وجد) وما يقابله من إنقاص لالتزامات الشركة الملاحية (إن وجدت) وأن يكون الحكم حاسماً في هذه الأمور .

(البند العاشر)

ارتضى الطرفان سلفاً بحكم المحكمين ، وأقر بقبوله أيا كان وبعدم الطعن عليه بأي مطعن .

(البند الحادي عشر)

مع عدم الإخلال بما جاء بالبند العاشر سالف الذكر يحق لأي من الطرفين الطعن على حكم التحكيم إذا تبين أنه قد شابه عيوب تتعلق بانحراف المحكمين عن جادة الصواب أو مخالفة النظام العام في مصر أو شابه البطلان طبقاً للقواعد العامة .

(البند الثاني عشر)

يقـوم .... (أحـد المحكمين ويذكر بالاسم) بإيداع أصل حكم التحكيم بعد صـدوره قلم كتاب محكمة............... (المحكمة المختصة أصلاً بنظر النزاع سـواء كانت المحكمة الواقع اختصاصها في دائرة إقامة المدين أو المحكمة الواقع في دائرتها محل العمل موضوع المقاولة)

(البند الثالث عشر)

تعتبر أحكام القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ بشأن التحكيم هي الأساس الذي يستند إليه المحكمون ولا يجوز لهم الالتجاء إلى أية أحكام أخرى أو قواعد تحكيم في أية مؤسسة أو مركز محلى أو دولي للتحكيم .

(البند الرابع عشر)

يتحمل الطرفان أتعاب ومصروفات المحكمين مناصفة بينهما .

(البند الخامس عشر)

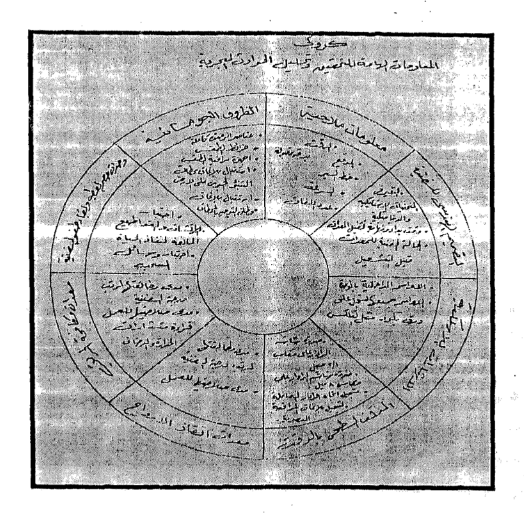
تحرر من نسختين لكل طرف نسخة .

الطرف الأول .... الطرف الثاني

....

مصدر المشارطة : نموذج من إعداد الباحث بصفته محكم تسوية منازعات .

الملحق(٤-٢)



وثيقة توضح المعلومات الهامة للتحقيق وتحليل الحوادث البحرية

مـــصدر الوثيقة: إعداد اللواء بحري أ.ح حسين جميل الهرميل بناء على تكليف من قائد القــوات البحــرية بإعداد ورقة بحثية موضوعها الوضع الراهن لتحليل وتحقيق الحوادث البحرية في ندوة الصندوق الأسود بحرياً في ٢٥اكتوبر ١٩٨٧ ، الجمعية العربية للملاحة .



الملحق(٦-١)

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن

إن مجلس الجامعة العربية :

بعد اطلاعه:

على مذكرة الأمانة العامة،

وعلى مشروع اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن،

وعلى توصية اللجنة القانونية الدائمة في أجتماعها من ١/٣٠ إلى ٣ /٢ /١٩٩٤،

وعلى قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم ١٢٠٢/ د (٥٣) بتاريخ ٩ /٢ / ١٩٩٤،

وعلى توصية لجنة الشؤون القانونية،

يقــــرر

١-الموافقة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بالصيغة المرفقة.

٢- تخويل الأمين العام لجامعة الدول العربية بدعوة الدول العربية لتوقيعها.

ق. رقم ٥٣٩٠ - د. ع. (١٠١) - جـ ٣ (١٩٩٤/٣/٢٧)

١- إنشاء الهيئة :-

تـناولت المادة (١) من الاتفاقية تنشأ في نطاق جامعة الدول العربية هيئة عربية متخصصة تسمى "الهيئة العربية لتصنيف السفن" وهي هيئة ذات شخصية اعتبارية قانونية لها ذمة مالية.

٢- مقر الهيئة والعضوية :-

تـناولت المــادة (٢) مــن الاتفاقية بان يكون المقر الرئيسي للهيئة خلال مرحلته التأسيسية مدينة الإسكندرية وتقرر الجمعية العامة بعد المرحلة التأسيسية المقر الدائم ، وتناولت المادة (٣) وتكون العضوية في الهيئة لأعضاء جامعة الدول العربية .

٣-أهداف الهيئة :

وقــد وضحت المادة (٤) تهدف الهيئة إلى العمل على تدعيم وتعزيز الدور العربي في مجال النقل البحري وعلى الأخص :

ـ تأمين المصالح العربية من خلال الإشراف العربي على بناء وإصلاح السفن العربية بالترسانات المحلية والأجنبية .

ـ تخفـيض تكالـيف التـصنيف والمعايـنة وتجديد الشهادات للسفن العربية مما يعود بالوفر على الشركات الملاحية.

ـ الدعم الفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن بالدول العربية.
ـ فتح مجالات جديدة للأبحاث والتطور في صناعة وإنتاج السفن وأعمال النقل البحري.
ـ الاستفادة من الخبرات والكفاءات العربية المتوفرة في مجال التصنيف والمعاينات والبحوث والتطوير.
ـ توحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن.

٤-اختصاصات الهيئة :-

وقد تناولت المادة (٥) بان تختص الهيئة بالعمل على تحقيق أهدافها من خلال ما يلي:
ـ وضع القواعد والشروط الفنية اللازمة لتصميم وبناء السفن وتطويرها.
ـ اعتماد الرسومات والتصميمات الخاصة ببناء وإصلاح السفن.
ـ المعاينة والإشراف الفني خلال مراحل بناء السفن وإصلاحها.
ـ تصنيف السفن طبقا لشروط التصنيف العالمية.
ـ إجراء المعاينات (الدورية والخاصة والطارئة) لبدن وماكينات السفن.
ـ إجراء المعاينات وإعداد التقارير الخاصة بشهادات السلامة التي تصدرها سلطات الدولة.
ـ إجراء الأبحاث والدراسات الخاصة لضمان سلامة السفينة تحت ظروف البحر القاسية.
ـ إعداد السجلات الفنية.
ـ إصدار سجل السفن السنوي.
ـ إصدار شهادات التصنيف والصلاحية وفقا للنظم والمواصفات الدولية.
ـ معاينة المنشآت النائية عن الشاطئ.
ـ تقديم الخبرات والاستشارات في المجالات ذات العلاقة بصناعة النقل البحري.

٥- الأجهزة الرئيسية للهيئة :

تناولت المادة(٦) بان الهيئة تتكون من الأجهزة الرئيسية التالية : **الجمعية العامة ، المجلس التنفيذي ، الإدارة العامة .**

٦- الجمعية العامة :

وقد وضحت المادة (٧) مهام الجمعية العامة على النحو التالي :
ـ تتألف الجمعية العامة من ممثلي جميع الدول الأعضاء ، ويكون التمثيل على مستوى (رؤساء ومديري الإدارات الفنية والبحرية المختصة) ، ويكون لكل عضو صوت واحد.
ـ تكون رئاسة الجمعية العامة للدول الأعضاء وفقا للترتيب الهجائي لأسمائها وتكون الرئاسة لمدة سنتين.

ـ تعقـــد الجمعية العامة دورة عادية كل سنتين، ويجوز لها عقد دورات عير عادية بناء على طلب أحـــد الأعـــضاء وموافقة ثلث أعضاء الجمعية، أو المجلس التنفيذي، ويحدد رئيس الجمعية العامة زمان ومكان الانعقاد بالتشاور مع مدير عام الهيئة.

ـ يكون انعقاد الجمعية العامة صحيحا بحضور الأغلبية العادية للدول الأعضاء.

ـ تصدر قرارات الجمعية العامة بالأغلبية العادية إلا في الحالات التي ينص فيها على أغلبية خاصة.

وقد وضحت المادة (٨) اختصاصات الجمعية العامة على النحو التالي :

بان الجمعية العامة هي السلطة العليا للهيئة ، وتختص برسم السياسة العامة التي تسير عليها الهيئة وتباشر صلاحياتها لتحقيق أغراض الهيئة ، ولها أن تتخذ القرارات والإجراءات اللازمة لذلك وفق أحكام الاتفاقية وعلى الأخص :

ـ وضـــع الخطـــط والبرامج التي تحقق أهداف واختصاصات الهيئة المنصوص عليها في الاتفاقية وإصدار القرارات والتوجيهات إلى المجلس التنفيذي في هذا الصدد.

ـ دراسة التقارير التي يضعها المجلس التنفيذي عن نشاط الهيئة وإصدار التوجيهات المناسبة.

ـ الموافقة على إنشاء فروع للهيئة في الدول العربية.

ـ الموافقة على قيام الهيئة بممارسة نشاطها خارج الدول العربية.

ـ إقرار المشروعات اللازمة لتطوير أهداف الهيئة.

ـتنظيم علاقة الهيئة مع الهيئات والمنظمات الدولية، ووضع المبادئ والأسس اللازمة لذلك

ـ إقرار تعديل اتفاقية الهيئة والعرض على مجلس جامعة الدول العربية .

ـ إقرار الهيكل التنظيمي للهيئة.

ـالتصديق على الميزانية العامة للهيئة وحسابها الختامي

ـانـــتخاب أعضاء المجلس التنفيذي ، تعيين مراقبي الحسابات القانونيين بناء على توصية المجلس التنفيذي

ـ إقـــرار الأنظمة الأساسية والإدارية والمالية والداخلية للهيئة ، والموافقة علي تعيين المدير العام وإنهاء خدماته بناء على اقتراح المجلس التنفيذي.

ـالمـــوافقة علـــي قـــبول أعـــضاء جدد في الهيئة وانسحاب أحد أعضائها وحل الهيئة ، و قبول المعونات والتبرعات والمنح ، وإقرار مشروع جدول الأعمال .

٧-المجلس التنفيذي :-

وقد تناولت المادة (٩) المجلس التنفيذي على النحو التالي :

ـ يتكون المجلس التنفيذي من سبعة أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة من بين مرشحي الدول الأعضاء لمدة سنتين ويكون لكل عضو صوت واحد ، ينتخب المجلس التنفيذي من بين أعضائه رئيسا له ونائبا للرئيس لمدة سنتين ، ويجتمع المجلس التنفيذي مرتين كل عام على الأقل بمقر الهيئة ويجوز أن يعقد اجتماعاته في إحدى الدول الأعضاء بناء على دعوة منها.

ـ يجوز للمجلس عقد اجتماعات غير عادية بطلب من إحدى الدول الأعضاء أو المدير العام للهيئة وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس، ويحدد في الدعوة جدول الأعمال وموعد ومكان الانعقاد ، يكون انعقاد المجلس التنفيذي صحيحا بحضور الأغلبية العادية وتصدر توصياته وقراراته بأغلبية الحاضرين ، و يحضر المدير العام اجتماعات المجلس التنفيذي ، ويحق للمجلس التنفيذي دعوة من يراه لحضور الاجتماعات .

وقد تناولت المادة (١٠) اختصاصات المجلس التنفيذي على النحو التالي :

بحيث يقوم المجلس التنفيذي بتنفيذ السياسات التي تكلفه بها الجمعية العامة وله على الأخص القيام مما يلي:

وضع اللائحة الداخلية للمجلس وعرضها على الجمعية العامة ، إقرار مشروعات الأنظمة المالية والإدارية الخاصة بسير العمل في الهيئة وأجهزتها الرئيسية والفرعية وعرضها على الجمعية العامة ، وإقرار مشروع موازنة وميزانية الهيئة وحسابها الختامي وعرضه على الجمعية العامة ، إقرار التقارير السنوية المقدمة من الإدارة العامة للهيئة عن سير العمل وتنفيذ الأنشطة وسبل الاتفاق والتوجيهات المقترحة حيالها ، اقتراح تعيين أو إنهاء خدمة المدير العام وعرضه على الجمعية العامة ، تعيين الموظفين الرئيسيين وفقا للنظام الأساسي للهيئة ، واقتراح تعيين مراقب الحسابات القانوني وإنهاء عقده لعرضه على الجمعية العامة ، وتطوير الخدمات التي تؤديها الهيئة ، واقتراح مشروع جدول أعمال الجمعية .

٨- الإدارة العامة :-

وقد تناولت المادة (١١) الإدارة العامة على النحو التالي :

الإدارة العامة هي الجهاز التنفيذي للمنظمة وتتكون من المدير العام ومساعديه وعدد من الموظفين والفنيين والإداريين ، تتولى الإدارة العامة اتخاذ كافة الإجراءات لتصريف شئون الهيئة وتنفيذ قرارات أجهزتها وعلى الأخص:

ـ إعداد مشاريع خطط الهيئة وبرامج عملها والإشراف على تنفيذها بعد إقرارها من الجمعية العامة أو المجلس التنفيذي كل حسب اختصاصاته ، وإعداد مشروع الموازنة والميزانية والحساب الختامي ، إعداد مشروعات النظم الإدارية والمالية وتوصيف الوظائف للمنظمة وعرضها على المجلس التنفيذي .

ـ إعـداد البحوث والدراسات والتقارير التي تطلبها الجمعية العامة والمجلس التنفيذي ، القيام بكافة الاتـصالات بالدول الأعضاء وبالمنظمات العربية والإقليمية والدولية ذات العلاقة بنشاط المنظمة ، وأية مهام توكل إليها من قبل الجمعية العامة والمجلس التنفيذي

٩- المدير العام :

وقد تناولت المادة (١٢) الإدارة العامة على النحو التالي :

المديـر العـام هـو رئيس الإدارة العامة تعينه الجمعية العامة لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد مرة واحـدة ، يكـون المديـر العام من ذوي الاختصاص ويراعى في اختياره التزامه بالعمل القومي والكفـاءة وقدرتـه علي القيادة ويكون المدير العام مسئولا أمام المجلس التنفيذي والجمعية العامة للهيـئة عـن جميع أعمال الإدارة العامة يتولى المدير العام تسيير أعمال المنظمة وتنفيذ القرارات والتوصـيات والبـرامج المعـتمدة من الجمعية العامة والمجلس التنفيذي وكل ما يعهد إليه وعلى الأخص:-

تمثـيل الهيـئة والتعاقد باسمها ،اقتراح تعيين الموظفين الرئيسيين وتعيين باقي الموظفين والخبراء وإنهـاء خـدماتهم وفقـا للأنظمة الأساسية للهيئة مع مراعاة توفر الكفاءة والخبرة ، وتقديم تقرير دوري للمجلـس التنفـيذي عـن نشاط الإدارة العامة وموازنتها وميزانيتها سنويا ، واقتراح تعديل اتفاقية الهيئة .

١٠- التمويل :-

وقد تناولت المادة (١٣) التمويل على النحو التالي :

تعـتمد الهيـئة علـى مبدأ التمويل الذاتي بعد المرحلة التأسيسية ومدتها ثلاث سنوات ويكون لها موازنة مستقلة تتكون مواردها من :

رسوم الخدمات التي تقدرها الهيئة ، عوائد استثمار أموال الهيئة ، الهبات والتبرعات والمنح .

١١- التعاون مع جامعة الدول العربية ومنظماتها :

وقد تناولت المادة (١٤) التعاون مع جامعة الدول العربية ومنظماتها على النحو التالي :

تتبع الهيئة القواعد التي يقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس جامعة الدول العربية بخصوص مؤسسات العمل العربي المشترك ، تقدم الهيئة تقريرا دوريا عن نشاطها إلى مجلس وزراء النقل العرب وتحضر اجتماعاته بصفة مراقب ، وتحضر الهيئة اجتماعات اللجنة العليا للتنسيق بين مؤسسات العمل العربي المشترك ، تحضر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية جميع اجتماعات الهيئة بصفة مراقب.

١٢-التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية:

وقد تناولت المادة (١٥) التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية على النحو التالي :

للهيئة أن تتعاون مع الهيئات والمنظمات والمراكز الدولية المعنية بمهامها ولها أن تعقد اتفاقات خاصة معها لتنظيم هذا التعاون.

١٣- المزايا والحصانات :

وقد تناولت المادة (١٦) المزايا والحصانات على النحو التالي :

تسري جميع أحكام هذه الاتفاقية لمزايا وحصانات جامعة الدول العربية الصادرة بقرار مجلس جامعة الدول العربية رقم ٥٧٥ بتاريخ ١٩٥٣/٥/١٠ ، وكذلك أحكام اتفاقية المقر الموقعة بين جامعة الدول العربية وجمهورية مصر العربية بتاريخ ١٩٩٣/٥/١٩، على الهيئة . وتراعي الدول الأعضاء تقديم كافة التسهيلات للهيئة اللازمة لممارسة نشاطها.

١٤- تعديل الاتفاقية :

وقد تناولت المادة (١٧) تعديل الاتفاقية على النحو التالي :

يجوز تعديل الاتفاقية بناء على اقتراح عضو أو أكثر يقدم إلى الأمين العام ويوافق عليه ثلث الأعضاء، أو بناء على اقتراح المجلس التنفيذي ويقوم المدير العام بإبلاغ الاقتراح إلى جميع الأطراف ، تدرس الجمعية العامة التعديل المقترح في أول اجتماع عادي يعقد بعد تقديم اقتراح التعديل . كما يجوز الدعوة إلى اجتماع غير عادي للنظر في التعديل على أن يكون اقتراح التعديل قد تم توزيعه على الأعضاء قبل ٩٠ يوما من تاريخ الاجتماع ، تصدر الجمعية العامة قراراتها بالموافقة على التعديل بأغلبية ثلثي عدد الأعضاء في الهيئة ويصبح التعديل نافذا بعد موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس جامعة الدول العربية ، ويعرض التعديل بعد العرض على المجلس الاقتصادي والاجتماعي للموافقة والتصديق عليه.

١٥- التصديق :

وقد تناولت المادة (١٨) التصديق على النحو التالي :

تصدق الدول العربية الموقعة على اتفاقية إنشاء الهيئة كل بحسب أنظمتها الدستورية وتودع وثائق التصديق لدى جامعة الدول العربية التي تعد محضرا بإيداع وثيقة تصديق كل عضو وتبلغه إلى جميع الدول الأعضاء،يجوز لأي دولة عربية غير موقعة على الاتفاقية الانضمام إليها بموجب إخطار يرسل منها إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية ليبلغ بانضمامها لسائر الأعضاء ،يقوم الأمين العام لجامعة الدول العربية بالدعوة للاجتماع التأسيسي للجمعية العامة خلال شهرين من نفاذ الاتفاقية ، وقد حررت هذه الاتفاقية من أصل واحد باللغة العربية يحفظ لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ، وتسلم صورة مطابقة للأصل لكل دولة من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها

مصدر نص الاتفاقية : الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

الملحق(٦-٢)

سيناريو تصوري لوسيلة الضبط لحادث

_ موضوع السيناريو التصوري _

أن سـيدة تـورطت في حادث قتل عمدا لأحد الركاب على متن السفينة ، وكانت الحادثة غير غامضة لان أحد البحارة العاملين على متن السفينة وجدها خارجة من غـرفة القتـيل ومعها منديل ابيض ملطخ بالدماء وتركت باب الغرفة غير مغلق وحيـنما شاهدت البحار سارعت بالجري ، وقام البحار بدخول الغرفة فوجد القتيل مطـروح على الأرض ومطعون بسكين فسارع بإبلاغ ضابط أمن السفينة SSO (فـي لحظـة وجود هذه الفئة الوظيفية على متن السفينة ويكون منفصل عن مهام الـربان) وغالبا يكون الضابط الأول Chief Officer وكانت السفينة في حالة إبحـار ، وبالتالي قام ضابط أمن السفينة بإبلاغ الربان على الفور وبناء على ما تـنص علية القوانين الوطنية لدولة العلم فان الربان قام بإصدار أمر شفهي سريع باعـتقال تلـك السيدة على الفور ومن خلال جوازات السفر المتواجدة على متن السفينة تعرف البحار على تلك السيدة ، وتم تحديد الغرفة التي تقطن بها ، وحينما توجه ضابط أمن السفينة مع طاقم الأمن إلى الغرفة لم يجدها ثم حدث تفتيش كامل للسفينة بواسطة طاقم الأمن حتى تم العثور عليها في أحد قوارب النجاة على متن الـسفينة ، وبالتالـي فهـناك بعض الإجراءات التي يجب أن يتبعها ضابط أمن السفينة SSO بداية من إلقاء القبض عليها :

ـ الإجراءات التي يجب أن تتبع

١- إحضار المتهمة بواسطة بعض طاقم الأمن ، ويفضل أن يكون في طاقم الأمن سيدة

٢- وضـــعها فـــي غــرفة لا يوجد بها اكثر من مكتب وعدد من الكراسي لأجل إجـــراء التحقـــيق معها ويجب إلا تحوى الغرفة على أي محتويات أخرى أو ستائر أو مفارش أو غيرها .

٣- يجـــب أن يحـــذر ضابط أمن السفينة من وسائل المرأة في الإغراء من اجل السيطرة علية حتى تجرده من أمانته في عمله أثناء بداية التحقيق معها .

٤- ويجب تجريد المتهمة من الخواتم والحلي مهما كانت .

٥- وتفتـــيش شـــعر المتهمة خشية من إخفاء موس أو أي شئ حاد داخل شعرها يمكـــن بواســـطته إيـــذاء الغيـــر أو إيـــذاء نفـــسها لأنة لم يتحدد بعد حالتها الـــسيكولوجية أن كانـــت مريضة نفسية أو قاتلة محترفة أو قاتله بالخطأ أو بريئة .

٦- ويجب أن يكون مفتاح الكهرباء خارج الغرفة ، والمصباح الكهربائي يجب أن يكـــون في سقف الغرفة وعلية سلك حتى لا تصل إلى المصباح من اجل أن تصعق نفسها أو إيذاء نفسها .

٧- ويجب تقيد يديها خلف ظهرها أثناء تنقلها مع طاقم الحراسة داخل السفينة من ضمان عدم الهروب والقفز من السفينة ، وان ترتدي ايفارول لا يوجد به أي جيوب ، وان يتم تحريز ملابسها وجميع مستحوزاتها .

٨- إجراء التحقيقات المبدئية وإثباتها في محضر ، وتحريز أداة الجريمة وإجراء التـــصوير الجنائـــي لمسرح الجريمة بالفيديو والصور الفوتوغرافية ثم وضع القتيل في ثلاجة بالسفينة لحين تسليمه إلى السلطات .

٩- وبعد انتهاء فترة الاعتقال الاحتياطي في السفينة وذلك بتسليمها إلى السلطات الوطنـــية في اقرب ميناء سوف ترسوا فيه السفينة يجب نقلها بعد تقييدها يدأ

بـــيد مع ضابط أمن السفينة بنفسه في حراسة بعض أفراد طاقم السفينة وفي حـــضور ربان السفينة ، في حضور ضابط أمن الشركة الملاحية و بحضور ضـــابط أمـــن المـــرفق الميناني من اجل تسيم المتهمة والمجني علية وكافة الإثـــباتات إلى السلطات الوطنية من اجل استكمال التحقيقات المبدئية وتسليم كافـــة التحريزات التي تم تحريزها والتي تم التحفظ عليها وذلك في حضور قنـــصل دولة علم السفينة أو مندوب من السفارة حينما تكون في دولة أخرى عن دولة العلم ، ولو كانت السفينة على مشارف الدخول إلى دولة العلم التي نحمله فنعوم السلطات الوطنيه بمباشرة التحقيق على الفور .

ـ أسلوب كتابة محضر التقرير الأمني للحادث (نموذج تصوري مقترح) ـ

(تقرير حادث قتل عمد على متن سفينة ركاب)

اسم السفينة : ....

الرقم المميز أو الحروف المميزة:...

ميناء التسجيل...

اسم دولة العلم:...

حمولة السفينة:...

نشاط ونوع السفينة:..

رقم المنظمة البحرية الدولية :.. . ...

اسم الشركة وعنوانها :...

اسم المرفق الميناني التي سوف ترسوا علية السفينة:...........................

الموضوع :

ـ قتل مواطن يحمل جنسية .... أثناء مشاجرة مع مواطنة جنسيتها .... على متن سفينة لنقل الركاب اسم السفينة

....

الفحص :

ـ بتاريخ اليوم الموافق // / الساعة .... تم تبليغ ضابط أمن السفينة الاسم: .... ويحمل جواز سفر بحري صادر من ورقم:

....

من أحد البحارة على متن السفينة الاسم :.............................. ويعمل .... ويحمل جواز سفر بحري صادر من ورقم :

.... بملاحظة سيدة تحمل منديل وبه أثار دماء وبملاحظته هربت في حالة هلع وبدخول البحار واسمة :

.... تبين وجود جثة هامدة ملقاة على الأرض بها عدة طعنات بسكين ومطعونة داخل المجني علية .

ـ مكان حادث القتل : غرفة المجني علية الرقم والدرجة السياحية بالدور بالسفينة:

....

....

ـ أطراف حادث القتل : اتضح أن طرفي حادث القتل العمد كل من :-

(أ) الطرف الأول :-

(١) المواطن (المجني علية) / .... السن ....

ويعمل .... ومقيم .... الجنسية..................

.. ، ويحمل جواز سفر رقم وصادر من ....

....

(ب) الطرف الثاني :-

(٢) المواطنة (جانية) / .... السن .... ، وتعمل .... ومقيمة ....، الجنسية..................

ويحمــل جــواز ســفر رقــم وصــادر مــن ....
....

المعاينة :-

_ **وقد نتج عن الحادث** بين الطرفين قتل الطرف الأول (المجني علية) بسكين في الرقبة والبطن مما أدى إلى إحداث قطع غائر في تلك الأماكن من الجسد مما أدى إلى مفارقة الحياة قبل إجراء أي عمليات إنقاذ .

سبب حادث القتل عمد :-

_ **تبين أن سبب القتل العمد** : أن هناك علاقة قديمة بين الطرفين بسبب علاقات تجارية بينهم ، وكان الطرف الأول (المجني علية) يقوم بإعطاء قروض للطرف الثاني (الجانية) نظير شيكات على بياض ، ثم حدث الاتفاق بين الطرفين على رد هذه الشيكات بعد العودة من الرحلة بعدما يقوموا بتهريب الماس والذي سوف يقوم الأطرف الأول بشرائه وإجبار الطرف الثاني بتهريب تلك الماس داخل الجسد أثناء العــودة . واثــاء تواجد الطرفين على متن السفينة قد حدثت مفاوضات بينهم قبل الحــادث أثــناء تــواجدهم في مطعم السفينة لتناول وجبة العشاء بناء على طلب الطرف الثاني بالحصول على نسبة من صفقة الماس ، ولكن الطرف الأول أصر أن تكون هذه العملية نظير رد الشيكات فقط ، وبناء على ذلك بدأ القصد الجنائي حيــنما قامــت الجانية (الطرف الثاني) بسرقة سكين من المطعم ، وتوجهت إلى غــرفة المجنــي علية ثم قرعت باب الغرفة ، وفتح لها المجني علية وادعت أنها مــصابه بــوعكة صحية ثم دعاها المجني علية بالدخول إلى غرفته حتى تستريح واثــناء غلق باب الغرفة واستدارت المجني علية فطعنته بالسكين في عنقه وطعنة أخرى في البطن وتركت السكين في البطن وحاولت أن تحصل على المال ، ولكنه وجــدت انــه يحمل كارت بنكي دولي ، وليس معه نقود إلا بعض الدولارات ثم حاولــت الجانــية ، وهى في حالة اضطراب الهروب ، وبيديها منديل خاص بها كانت تمسح به أثار الدماء من يديها واثناء خروجها من الغرفة قد فوجئت بشخص ، ولكنها لم تراه جيدا وسارعت بالهرب **واعترفت الجانية بأسباب القتل العمد .**

_ وقد تمكن طاقم الأمن على متن السفينة الذي قام بتكثيف البحث عن الجانية من ضـبطها بإحدى قوارب النجاة على سطح السفيه في حالة اضطراب وبكاء شديد ومن خلال الأصوات الصادرة عنها تم التوصل أليها

_ الانـتقال إلـى مـسرح الحادث حيث كان المجني علية ملقى على الأرض في الغـرفة رقـم ..... بالدور .... بالسفيه _ اسم السفينة _ .... حيث تم إخـلاء الـدور بالكامل ووضع حراسة مشددة من طاقم الأمن بالسفينة وانتقل إلى مـسرح الحـادث ربان السفينة الاسم .... الجنسية ....يحمـل جـواز سـفر بحري رقم وصادر .... وتمت معاينة المُجني علية وتصوير مسرح الجريمة بالفيديو والصور الفوتوغرافية ، وتم نـزعَ السكين من بطن المجني علية وتحريزها في كيس ثم وضع الجثة في كيس خاص بهذا الأمر ونقله إلى ثلاجة السفينة .

_ المظهر العام لمسرح الحادث تبين أثناء الدخول إلى غرفة أن التلفزيون المتصل بالدش المركزي للسفينة مفتوح وصوته مرتفع و المجني علية ملقى على الأرض بجـوار بـاب العرفة على جانبه الأيسر وقد فارق الحياة وفى حالة نزيف وعند اسـتعدال المجنـي علـية وجد في بطنه سكين من سكاكين مطعم السفينة ، وكان مـرتدي بدلـه رياضـية وحذاء رياضي ، ووجد بجواره أثار للدماء على ارض العـرفة بجوار دولاب الملابس ووجد حافظة خاصة بالمجني علية مفتوحة وبها أوراق شخـصية وبعـض عـناوين لشخـصيات متنوعة ولم توجد بها أي نقود والحافظة ملطخة بالدماء ، ولم يوجد بأساس الغرفة أي أثار للعنف .

_ الاحـراز : تم تحريز السكين في كيس ، وتم تحريز الهاتف المحمول في كيس وتفريغ كافة الأرقام المخزنه به ، وتم تحريز الحافظة بما عليها من أثار للدماء في كـيس ، وتم تحريز كافة الملابس والأحذية الخاصة بالمجني علية وكافة متعلقاته الشخـصية مـن أدوات حلاقة الذقن ومشط وفرشاه للشعر ، وأيضا فرشاه لغسيل

الأســنان ومعجــون حلاقـــة ومعجون أسنان وميكنة حلاقة للذقن ومزيل للعرق ولسيون بعد الحلاقة .

_ **تبــين أن الــسلاح المضبوط** هو عبارة عن سكين ، من سكاكين مطعم السفينة والتي قامت المجني عليها بسرقتها أثناء تناول وجبة العشاء من المطعم .

_ **ضــبط الــسلاح المستعمل** تم التحفظ على السلاح المستعمل في الحادث ، وتم تحريزه .

الإجراءات التي اتخذت :-

_ تحريـــر عن الواقعة المحضر رقم .... لسنة .... بالسفينة ....

_ تــم إخطـــار الــشركة ، وضابط أمن الشركة الملاحية حيث المتابعة المستمرة للتحقــيقات مــن خلال كاميرات الإرسال عبر الأقمار الاصطناعية لحين وصول السفينة إلى دوله الميناء ، وقد حدد ضابط أمن الشركة الملاحية كافة الإجراءات التــي اتــبعت مــنذ ضبط الجانية حتى وقت تسليمها إلى السلطات الوطنية بدولة الميناء التي سوف ترسوا عليها السفينة .

_ تــم إخطار ضابط أمن المرفق الميناني الذي قام بإخطار السلطات البحرية في دولة الميناء التي سوف ترسوا عليها السفينة وإخطار سفارة دولة علم السفينة .

_ تم التحفظ على السلاح المضبوط في مسرح الحادث .

_ تــم تعــين خدمة ملاحظة حالية بالدور المتواجد به غرفة المجني علية وتشميع الغرفة بالشمع الأحمر لحين معاينة السلطة الوطنية لدولة الميناء التي سوف ترسوا عليها السفينة .

_ تم التحفظ على جثة المجني علية في ثلاجة السفينة وتعين خدمة ملاحظة .

_ تــم الــتحفظ على الجانية في غرفة حبس احتياطي مع مراعاة كافة الاتفاقيات الدولية لحقوق الانسان .

_ رفع المستوى الأمني للسفينة إلى المستوى ....

حـــرر هـــذا المحـــضر .... (صـــفته) .... بـــتاريخ
....

توقـــيع ضـــابط أمـــن الـــسفينة .... توقـــيع ربان السفينة
....

توقـــيع ضـــابط أمـــن الشركة الملاحية .... توقيع ضابط أمن المرفق المينائي ....

توقـــيع مـــندوب مجلس إدارة الشركة الملاحية ....
....

ويتـــضح أن نوعية المفاوضات التي حدثت بين طرفين السيناريو السابق هي نوع مـــن أنـــواع المفاوضـــات الـــسلبية والتـــي نتج عنها جريمة جنائية ، ومن أهم الملاحظـــات عن تلك السيناريو السابق بان هناك ضرورة لاستبدال كافة الوسائل المعدنـــية المساعدة في تناول الغذاء إلى وسائل بلاستيكية يتم التخلص منها عقب الانـــتهاء من الغذاء على متن سفن نقل الركاب أو كافة أنواع سفن النقل البحري لضمان عدم الاستخدام السيئ لهذه الأدوات على متن السفينة ، وخصوصا أن هذا الـــسيناريو يعتبر من السيناريوهات المبسطة في طريقة الضبط ولكن لو كان هذا الـــسيناريو معقـــد لنسبة ٧٠% كان هناك نتائج غير مرغوبة بالنسبة لطاقم الأمن علـــى مـــتن السفينة وخصوصا أن الاداه المستعملة في الجريمة تعتبر من أدوات السفينة ، وبالتالي سوف تكون هناك تحريات اكثر تعقيدا بالنسبة لجمع المعلومات وغيرها .

المصدر : سيناريو تصوري من إعداد الباحث .

الملحق(٦-٣)



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

رئاسة الأكاديمية

الإسكندرية في 2004/12/20

السيد الربان/ أحمد حافظ

ممثل مؤسسى جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية

تحية طيبة وبعد

تلقيت بامتنان كتابكم بشأن جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية ويسعدني تلبية دعوة مؤسسى الجمعية بقبول رئاستها وسوف أساهم باشتراك سنوى قدره 2000 جنيه مصرى دعما لأهداف وأنشطة الجمعية لخدمة أبنائنا الضباط العاملين على السفن التجارية.

مع خالص تمنياتي بالتوفيق والنجاح

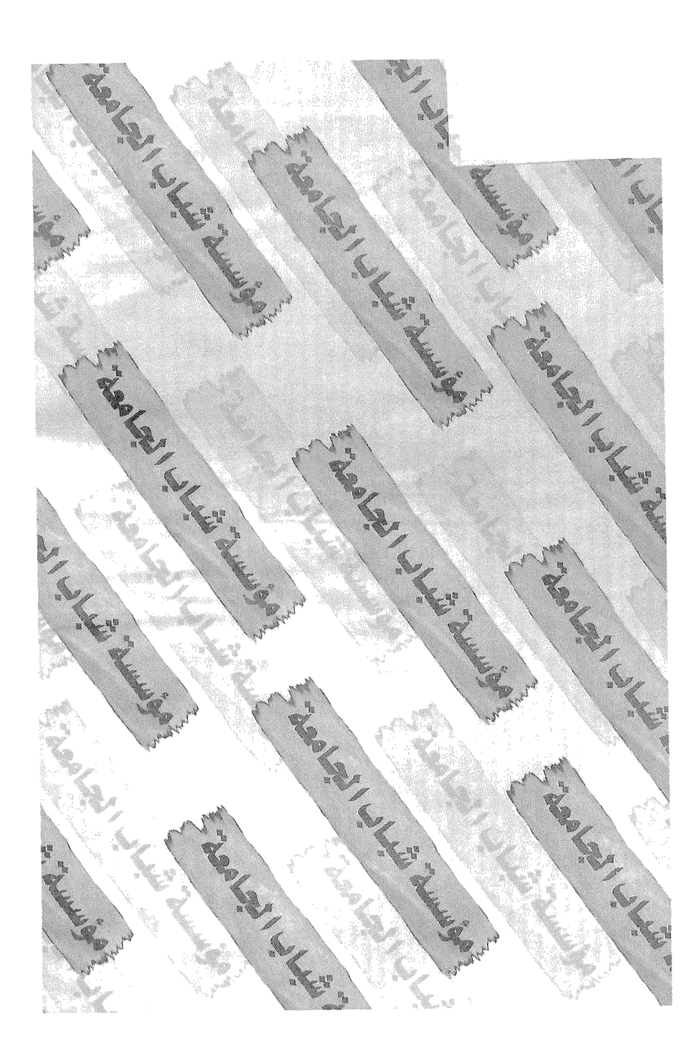
دكتور/ جمال الدين أحمد مختار

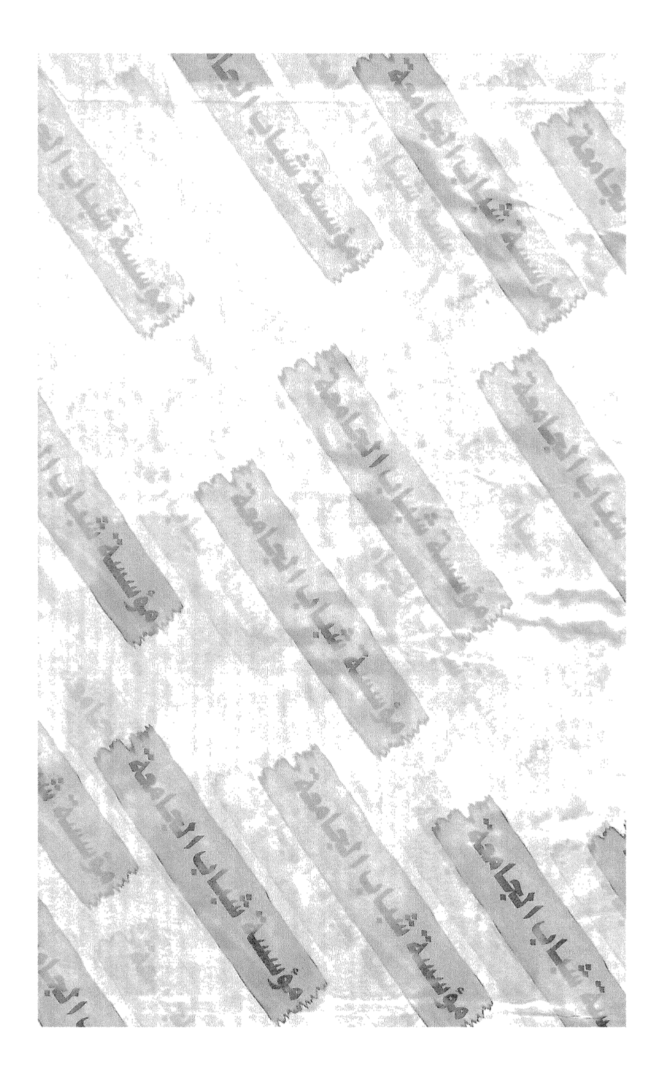
رئيس الأكاديمية

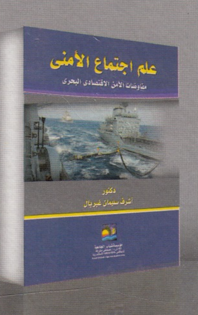
وثيقة : توضح اهتمام رئاسة الأكاديمية برعاية ضباط ومهندسين البحرية التجارية

رقم الإيداع	٢٠٠٨/٢٢٥٧٧
الترقيم الدولى	I.S.B.N
977-212-179-4	

علم الإجتماع الأمنى


مؤسسة شباب الجامعة


مؤسسة شباب الجامعة


علم اجتماع الأمنى
مفاوضات الأمن الاقتصادى البحرى
دكتور
أشرف سليمان غبريال